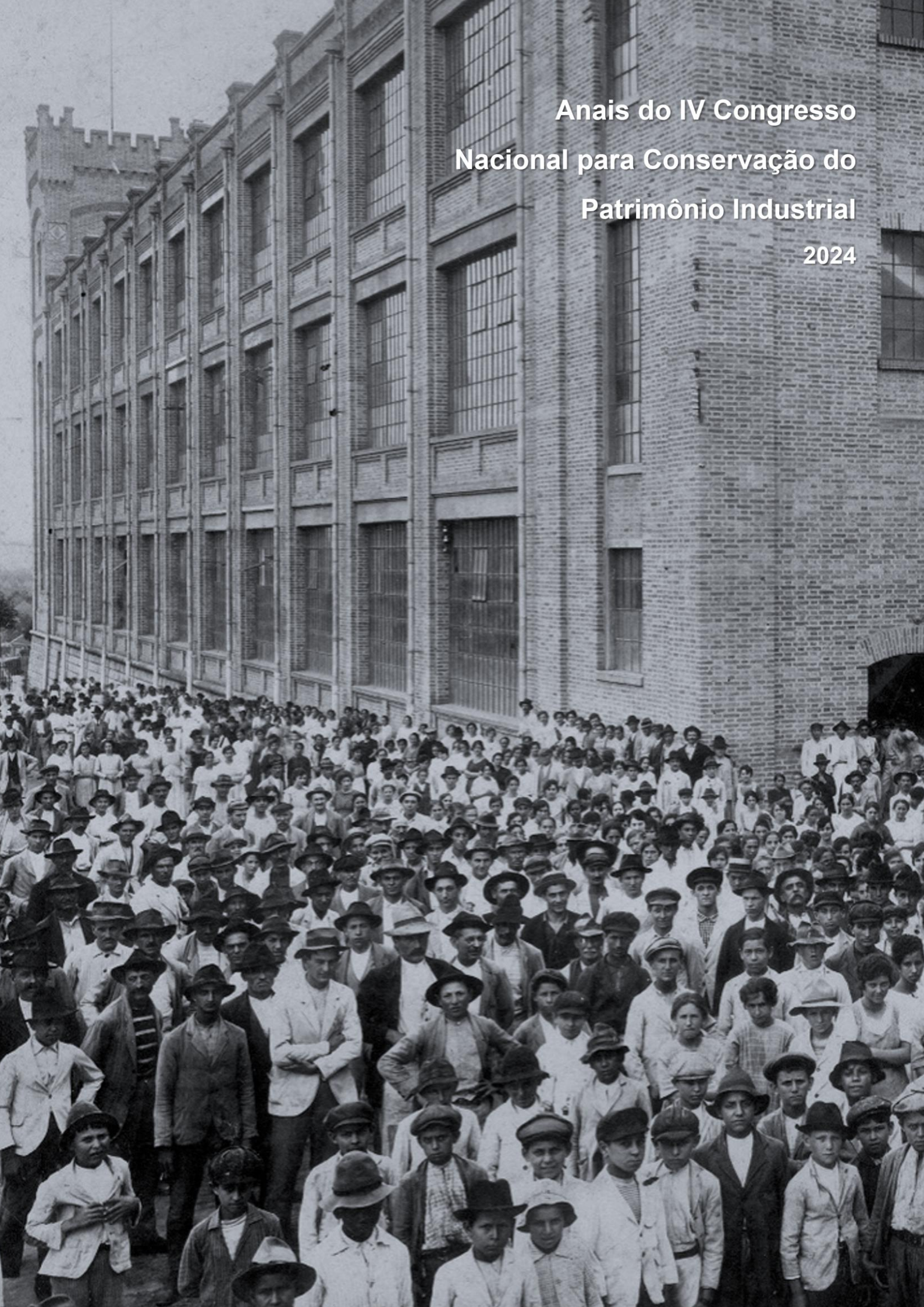


Anais do IV Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial

2024

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

Concepção Gráfica: Karina Cristina Chiari e Naiara Cristine Spiller
Diagramação: Karina Cristina Chiari e Naiara Cristine Spiller
Revisão: Tainá Maria Silva
Imagens da capa: Operários da Brasital com o prédio da fiação ao fundo, c. 1920.

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade dos autores e não necessariamente refletem a visão da entidade.

O48a Anais do IV Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial: Desafios, caminhos e contradições sobre memória do trabalho industrial / [organizado por Eduardo Romero de Oliveira]. Assis: TICCIH-Brasil, 2024

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-980775-4-9

1. Patrimônio cultural. 2. Arquitetura industrial. 3. Arqueologia Industrial. 4. Oliveira, Eduardo Romero de.

CDD 904:6

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca da Unesp - Campus de Rosana
Bibliotecário: Allan Christyan de Moura Dias – CRB-8/6999

IV CONGRESSO NACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
&
VII JORNADA DE JOVENS PESQUISADORES

REALIZAÇÃO

Grupo de pesquisa Memória Ferroviária da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP)

Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH Brasil)

APOIO

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (PPGARQ-UNESP)

Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (PPGH-UNESP)

Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)

Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – Brasil (ICOMOS Brasil)

Comitê Internacional para Documentação e Conservação de Edifícios, Sítios e Bairros do Movimento Moderno – Brasil (DOCOMOMO Brasil)

COORDENAÇÃO GERAL

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira

COMISSÃO ORGANIZADORA E REALIZADORA

Tainá Maria Silva
Naiara Cristine Spiller
Pedro Henrique Victorasso
Karina Cristina Chiari
Ana Dalva Borges Silva
Gabriella Casteleti
Ana Carolina da Costa Moraes
Ana Carolina Dias de Abreu
Caio Márcio Fernandes de Campos
Carlos Eduardo Vieira
Evelyn Caroline da Silva Câmara
Júlia Maria de Oliveira Ortiz
Ketlyn Moreira Feltrin
Letícia Chilelli Gricio
Leticia Fachesi Carneiro
Lucas Silva Pamio
Maria Eduarda Medina
Maria Julia Almeida Cardoso
Maria Julia Demarchi Pelarin
Patricia Campanelli Mortari Alonge
Pedro Otávio Archangelo Ortiz
Pedro Augusto Silva Oliveira

COMISSÃO CIENTÍFICA

Prof. Dr. André Fabrício Silva
Prof. Dr. Antônio Soukef Júnior
Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira
Prof. Dr. Guilherme Pinheiro Pozzer
Prof. Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz
Profa. Dra. Ana Lúcia Goelzer Meira
Profa. Dra. Daniela Pistorello
Profa. Dra. Denise Fernandes Geribello
Profa. Dra. Francisca Ferreira Michelon
Profa. Dra. Patrícia Martins Santos Freitas
Profa. Dra. Susana de Araújo Gastal
Profa. Dra. Zenilda Ferreira Brasil
Profa. Ms. Alice Bemvenuti

CAPA E DIAGRAMAÇÃO

Karina Cristina Chiari
Naiara Cristine Spiller

CAPA

Operários da Brasital com o prédio da fiação ao fundo, c. 1920.

REVISÃO

Tainá Maria Silva

APRESENTAÇÃO

O Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH – Brasil) foi criado por profissionais de várias áreas de formação preocupados em desenvolver ações concretas contra a destruição/deterioração do nosso parque industrial e dos inúmeros riscos que ameaçam a preservação desse patrimônio. Em todas as regiões do país, existem exemplos de patrimônio industrial de grande importância histórica, arquitetônica, econômica, tecnológica e social que precisam ser preservados. Vinculado desde seu surgimento, em 2004, ao The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), o Comitê tem como objetivo pesquisar, investigar, mapear, catalogar, inventariar, divulgar, proteger e conservar os bens materiais e imateriais do patrimônio industrial brasileiro.

Em 2004, ocorreu o primeiro encontro sobre patrimônio industrial, na Universidade Estadual de Campinas, que reuniu um grupo de pesquisadores nacionais e convidados estrangeiros e culminou na constituição do Comitê nacional. O segundo evento, ocorrido em 2009, na Faculdade de Belas Artes (São Paulo), reforçou a difusão das ações do Comitê nacional frente a diversos pesquisadores em vários estados do país. Inclusive, permitiu congregar iniciativas e estudos isolados em diferentes áreas de conhecimento (arquitetura, história, história econômica, antropologia, urbanismo), na convergência de um tema comum: o patrimônio industrial.

Um terceiro evento ocorreu em 2020, que, em função da pandemia de COVID-19, acabou sendo online. Na ocasião, o evento procurou discutir a atualidade do patrimônio industrial, por um lado, como meio de compreensão das transformações ocorridas no Brasil ao longo do século XX em diferentes dimensões (relações de trabalho, tecnologia industrial, espaços de trabalho); por outro, como instrumento para enfrentar questões do século XXI: proteção de direitos humanos; agendas globais de desenvolvimento sustentável; diluição de fronteiras entre o real e o virtual; demandas por mobilidade, em escala local, regional e global.

Este IV Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial visou destacar as contribuições acadêmicas que têm colaborado para a consolidação da pesquisa em patrimônio industrial como temática investigativa. Ao mesmo tempo, em vários documentos internacionais sobre o assunto, declara-se que este é um campo interdisciplinar no qual incidem diferentes áreas de conhecimento e atuação profissional: história, história da ciência, arquitetura e urbanismo, engenharia, design, antropologia e arte. Nesse sentido, é interessante refletir sobre as contradições e dificuldades enfrentadas nos estudos sobre a temática e na conservação de vestígios materiais e imateriais do trabalho industrial.

Por fim, este evento, ocorrido em agosto de 2024, tem caráter comemorativo pelos 20 anos do Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial, e, com isso, pretendeu realizar um balanço das últimas duas décadas sobre o tema. Para enfrentar esses dois aspectos do patrimônio industrial no Brasil no século XXI, elegeu-se como tema deste congresso "Desafios, Caminhos e Contradições sobre a Memória do Trabalho Industrial".

As conferências concentraram-se em algumas linhas nas quais aspectos da conservação e ressignificações do patrimônio industrial possam ser debatidos: vestígios materiais da industrialização e internacionalização; testemunhos e ressignificação do trabalho industrial; forma, função e uso na arquitetura da produção.

A organização do congresso foi uma iniciativa do Grupo de Pesquisa Memória Ferroviária/Universidade Estadual Paulista – UNESP (vinculado ao Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial - TICCIH/Brasil), do Comitê Científico Nacional de Patrimônio Industrial (ICOMOS-Brasil) e do Comitê Científico Nacional do Patrimônio do Século XX (ICOMOS-Brasil). Contamos com o apoio do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) e do International Council on Monuments and Sites - ICOMOS/Brasil (ICOMOS-Brasil).

Eduardo Romero de Oliveira

Presidente do Comitê Brasileiro para Conservação do

Patrimônio Industrial (TICCIH – Brasil)

(*mandato 2021-2024*)

SUMÁRIO

Programação.....14

15 de agosto de 2024

16 de agosto de 2024

17 de agosto de 2024

A lógica da localização geográfica das indústrias ponta-grossenses.....20
Edson Belo Clemente de Souza

Rafael dos Santos

Luiz Henrique Toscani

O Trem e o Apoio das Ruínas.....27
Nathalia Cazeri da Silva

Memória Industrial Paraense: A Desvalorização da Estrutura Arquitetônica da Perfumaria Phebo e da Fábrica Palmeira.....35
Ana Luiza Castro De Matos

Fernanda Gorette Castro de Matos

Fábrica Marques de Almeida: Intervenção no Patrimônio do Agreste Paraibano.....41
Gabriella Brasileiro Torres

Alcilia Afonso de Albuquerde e Melo

A preservação do Patrimônio Arquitetônico Industrial em Pernambuco.....55
Alcilia Afonso de Albuquerde e Melo

Espaços outros: a feira-livre da Av. Manoel Goulart, Presidente Prudente-SP.....64
Murilo Corte Thihara

Hélio Hirao

De integrante de um complexo ferroviário a espaço para eventos: Por que o Centro de Artes e Convenções da UFOP teve um reuso adaptativo de sucesso?.....72
Martinelly Vieira Martins

Régis Eduardo Martins

Análise dos Ambientes e Aglomerados Urbanos Criativos em dois estudos de caso: ONOVOLAB – São Carlos e Fama Museu – Itu.....76
Vinicius Ribeiro Pereira

William Moreira Sahm

Ícone ameaçado: o abandono da Estação Ferroviária Central de Bauru e a possibilidade do seu desaparecimento.....83
Fabio Paride Pallotta

Registro de máquinas e equipamentos no Patrimônio Histórico Industrial com vistas a salvaguarda.....90
Margit Arnold Fesnterseifer

Eliana Rela

Vila Ferroviária em Ponta Grossa: mapeamento e registro das edificações residenciais.....98
Gabriela Kratsch Sgarbossa

Edificaciones ferroviarias prefabricadas en Uruguay. Estudio del edificio de pasajeros.....105
Celeste Barboza Padilla

Dos Trilhos ao Museu: estratégias de salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário de Moatize- Tete, Moçambique.....118
Eduardo Simba Rashe Jeremias Muachissene

Patrimônio através das lentes: O arruinamento da vila Maria Zélia a partir das gravações de videoclipes.....125
Kamilla Dourado da Silva

Humanidades Digitais, História Oral e participação civil: novas metodologias de pesquisa sobre patrimônio cultural.....132
Pedro Henrique Victorasso

Novas tecnologias para a pesquisa do patrimônio industrial: o caso do Museu da Cana-Engenho Central.....139
Rodrigo S. Jabur

Leila Heck

Dariane Bertoni

Tania C. Registro

Heli H. Junior

Epígrafes das estações ferroviárias na cidade de Campos dos Goytacazes 145
Luiz Claudio Gonçalves Gomes

Alan Rene Lopes Neves

O Patrimônio ferroviário em fotografias: digitalização do acervo fotográfico do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana – Sorocaba/SP.....154
Larissa Girardi Losada

Maria Eduarda S. Brançam

Daniella G. Moreira

O Museu Ferroviário "Francisco Aureliano de Araújo" e os remanescentes ferroviários de Araraquara-SP: territórios culturais como espaços educativos.....162
Raquel Steluti Alfonsetti

Maria Cristina da Silva Schicchi

Ferramentas digitais como potência para preservação do patrimônio: instrumento de educação patrimonial para Presidente Prudente / SP.....171
Natalia Yoshimi Tonossu

O papel da cultura material em visitas educativas: Educação para o Patrimônio na antiga Estação Júlio Prestes.....180
Rafael Hermanson Pomar

A Estação Ferroviária de Resende e sua trajetória de subutilizações e potencialidades.....185
Luiz Felipe Silva Duarte

Thaís Motta do Nascimento

Travessia: A Praça Iguatemi Martins em Santos, SP, e a potência dos desvios.....195
Vanessa Pires Ribeiro

Hélio Hirao

Entrelaçamento rural e urbano: O habitar no patrimônio ferroviário de Birigui 204
Evelyn Caroline da Silva Camara

A caminhografia como método de preservação patrimonial no centro de Ribeirão Preto.....212
Vítor da Silva Lebre Pezarezi

Hélio Hirao

Caminhar na paisagem e dizer olá – trajeto entre Santo André - Rio Grande da Serra e a travessia na Vila de Paranapiacaba.....217
Alice Bemvenuti

Potencialidades do Planejamento Museológico Participativo: O Caso do Museu Tecnológico Funicular da Vila de Paranapiacaba – SP.....222
Daniella G Moreira

David L T Pereira

Larissa Girardi Losada

Maria Aparecida F. Cipriano

Thiago M. dos Passos

A trajetória do navio-usina Seapower: debates sobre o patrimônio industrial e a memória técnica do setor energético.....228
Andrey Martin

Entre linhas: Desvios e Transbordamentos as margens do Córrego do Veado na malha urbana de Presidente Prudente/SP.....234
Vitória Lisirée Passarini

Hélio Hirao

Paisagem industrial às margens do Rio Piracicaba: questões sobre a preservação do patrimônio histórico na cidade de Piracicaba-SP.....241
Julia Farah Ribeiro

Memórias e significados culturais do antigo horto florestal da Paulista em Jundiaí.....248
Pedro Otávio Archangelo Ortiz

O Patrimônio Ferroviário na paisagem urbana de Valença: apagamentos e reconstruções.....254
João Batista de Freitas Neubaner

A paisagem industrial da cidade de São Luís nos séculos XIX e XX 261
Robson Carneiro Demétrio

Primeiro caminho da Mogiana até Minas Gerais: a Linha do Rio Grande segundo os Relatórios da Companhia.....269
Beatriz Alves Goulart Rocha

Entre Dormentes e Memórias: uma viagem à Ferrovia do Contestado – SC 276
Grasiele Aparecida da Costa Ferreira Peters

Ilanil Coelho

Significados culturais de um bem protegido: O conjunto da estação ferroviária de Avaré (SP).....284
Pedro Augusto Silva Oliveira

A oralidade como resistência: Memórias do Morro Grande na periferia de São Paulo (SP).....288
Vitor dos Santos Amaral Stalmann

Memórias de trabalhadores em cidades industriais: por uma história social do patrimônio industrial em Joinville/SC.....295
Daniela Pistorello

Ilanil Coelho

Imagens do trabalho operário: uma fábrica ao Sul do Brasil.....301
Anthony Beux Tessari

A imagem da fábrica: a construção da visualidade por meio de objetos não-visuais.....308
Tiago da Silva Coelho

Memória ferroviária: reabilitação da antiga Estação Ferroviária Lins-Nova 313
Paulo Silas de Almeida Filho

A vila militar do antigo Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves – RS: um registro arquitetônico com vistas ao inventário do conjunto edificado.....321
Pauline Fonini Felin

Aline Tessaro

Comércio e Acervos de Livros Técnicos no Rio de Janeiro (1862 – 1923): Circulação de Conhecimento no Brasil.....328
Andreza Vellasco Gomes

Mapeamento dos patrimônios industriais salvaguardados do interior do estado de São Paulo.....332
Catharina Unterkircher Ferreira

Fernanda Almeida da Nóbrega

Letícia Souza Vieira

As indústrias também morrem: reflexões sobre a musealização de bens industriais.....340
Mariana Queiroz Fornari

Amanda Saba Ruggiero

Itinerário cultural e os remanescentes ferroviários da CPEF: Trajeto Rio Claro – Analândia.....346
Camila Campoy

Maria Cristina da Silva Schicchi

Turismo ferroviário na fronteira Brasil-Uruguay: o "Trem do Pampa" em Santana do Livramento/RS.....354
Vanessa Forneck

Manoel Rodrigues Alves

A festa e o patrimônio: Impactos e retornos do Festival de Inverno à Vila de Paranapiacaba.....361
Raisa Ribeiro da Rocha Reis

Silvia Helena Facciolla Passarelli

A produção manufatureira de tijolo cerâmico no Velho Oeste Paulista: a sua expansão em Jundiaí a Piracicaba no século XIX.....368
Naiara Cristine Spiller

Eduardo Romero de Oliveira

Paisagem do aço: a indústria e o desenvolvimento da cidade de Ipatinga, Minas Gerais.....375
Julia Azevedo Santiago Pereira

Heineken e Ambev: cervejeiras que aquecem a economia de Ponta Grossa-PR.....386
Rafael dos Santos

Luiz Henrique Toscani

Edson Belo Clemente de Souza

O processo de tombamento do Centro de Reservação Cruzeiro dos Peixotos, Uberlândia, MG.....393
Denise Fernandes Geribello

Arquitetura, Urbanismo e Preservação: o caso do Complexo Ferroviário na cidade de Campinas/SP.....400
Julia Da Silva Cren

Ana Paula Farah

Preservação do distrito de Paranapiacaba (SP): legislação, planos, programas e projetos.....406
Paloma Fernandes Melo Silva

Maria Cristina da Silva Schicchi

Desindustrialização e Patrimônio Industrial: propostas de planejamento territorial em cidades da Região Metropolitana de São Paulo.....415
Clarissa Maria Rosa Gagliardi

Mônica Muniz Pinto de Carvalho

Usinas e Ferrovias em Santa Bárbara D'Oeste: um olhar sobre a paisagem histórica da produção.....419
Heloisa Mina Padula

Maria Cristina da Silva Schicchi

Memórias sobre o Conjunto Ferroviário de Bauru (SP): identificação da relação entre o bem cultural e a população local.....427
Lívia Pereira Zimerman

PROGRAMAÇÃO

15 de agosto de 2024

ANFITEATRO SALA 1

Conferência de abertura: Retos y posibilidades de la conservación del patrimonio industrial en las próximas décadas del siglo XXI
Profa. Dra. Marion Steiner, *Humboldt, Alemanha; TICCIH*

Mesa 1 - Vestígios Industriais e Identidade cultural no contexto da globalização

Moderação: Eduardo Romero de Oliveira, *UNESP*

Ferrovia e globalização na Dinastia Qing: A arquitetura do trem em Pequim em perspectiva arqueológica.
Prof. Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz, *University of Science and Technology Beijing, China*

A Política do Pertencimento: Criatividade, memória e patrimônio para reimaginar os Legados Pós-Industriais.
Prof. Dr. Guilherme Pozzer, *Universidade de Sheffield, Reino Unido*

Fazeres em museologia e educação: caminhar e dizer olá. Experiência do corpo nas relações entre museu, comunidade ferroviária e o conhecimento.
Profa. Ms. Alice Bemvenuti, *Museu do Trem de São Leopoldo, RS*

Bloco temático: Conservação e restauro

ANFITEATRO SALA 1

A lógica da localização geográfica das indústrias ponta-grossenses.
Edson Belo Clemente de Souza, Rafael dos Santos, Luiz Henrique Toscani

O Trem e o Apoio das Ruínas
Nathalia Cazeri da Silva

Memória Industrial Paraense: A Desvalorização da Estrutura Arquitetônica da Perfumaria Phebo e da Fábrica Palmeira
Ana Luiza Castro De Matos, Fernanda Gorette Castro de Matos

Fábrica Marques de Almeida: Intervenção no Patrimônio do Agreste Paraibano
Gabriella Brasileiro Torres, Alcilia Afonso de Albuquerde e Melo

A preservação do Patrimônio Arquitetônico Industrial em Pernambuco
Alcilia Afonso de Albuquerde e Melo

Espaços outros: a feira-livre da Av. Manoel Goulart, Presidente Prudente-SP
Murilo Corte Thihara, Hélio Hirao

De integrante de um complexo ferroviário a espaço para eventos: Por que o Centro de Artes e Convenções da UFOP teve um reuso adaptativo de sucesso?
Martinelly Vieira Martins, Régis Eduardo Martins

Análise dos Ambientes e Aglomerados Urbanos Criativos em dois estudos de caso: ONOVOLAB – São Carlos e Fama Museu – Itu
Vinicius Ribeiro Pereira, William Moreira Sahm

Ícone ameaçado: o abandono da Estação Ferroviária Central de Bauru e a possibilidade do seu desaparecimento
Fabio Paride Pallotta

Bloco temático: Documentação, Registro e Arqueologia Industrial

SALA 2A

Registro de máquinas e equipamentos no Patrimônio Histórico Industrial com vistas a salvaguarda
Margit Arnold Fesnterseifer, Eliana Rela

Vila Ferroviária em Ponta Grossa: mapeamento e registro das edificações residenciais
Gabriela Kratsch Sgarbossa

Edificaciones ferroviarias prefabricadas en Uruguay. Estudio del edificio de pasajeros.
Celeste Barboza Padilla

Dos Trilhos ao Museu: estratégias de salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário de Moatize- Tete, Moçambique.
Eduardo Simba Rashe Jeremias Muachissene

Patrimônio através das lentes: O arruinamento da vila Maria Zélia a partir das gravações de videoclipes.
Kamilla Dourado da Silva

Humanidades Digitais, História Oral e participação civil: novas metodologias de pesquisa sobre patrimônio cultural
Pedro Henrique Victorasso

Novas tecnologias para a pesquisa do patrimônio industrial: o caso do Museu da Cana-Engenho Central
Rodrigo S. Jabur, Leila heck, Dariane Bertoni, Tania C. Registro, Heli H. Junior

Epígrafes das estações ferroviárias na cidade de Campos dos Goytacazes
Luiz Claudio Gonçalves Gomes, Alan Rene Lopes Neves

Bloco temático: Educação patrimonial e Turismo Industrial

SALA 4A

O Patrimônio ferroviário em fotografias: digitalização do acervo fotográfico do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana – Sorocaba/SP
Larissa Girardi Losada, Maria Eduarda S. Brançam, Daniella G. Moreira

O Museu Ferroviário "Francisco Aureliano de Araújo" e os remanescentes ferroviários de Araraquara-SP: territórios culturais como espaços educativos
Raquel Steluti Alfonsetti, Maria Cristina da Silva Schicchi

Ferramentas digitais como potência para preservação do patrimônio: instrumento de educação patrimonial para Presidente Prudente / SP
Natalia Yoshimi Tonossu

O papel da cultura material em visitas educativas: Educação para o Patrimônio na antiga Estação Júlio Prestes
Rafael Hermanson Pomar

A Estação Ferroviária de Resende e sua trajetória de subutilizações e potencialidades
Luiz Felipe Silva Duarte, Thaís Motta do Nascimento

Travessia: A Praça Iguatemi Martins em Santos, SP, e a potência dos desvios
Vanessa Pires Ribeiro, Hélio Hirao

Entrelaçamento rural e urbano: O habitar no patrimônio ferroviário de Birigui
Evelyn Caroline da Silva Camara

A caminhografia como método de preservação patrimonial no centro de Ribeirão Preto
Vítor da Silva Lebre Pezarezi, Hélio Hirao

Caminhar na paisagem e dizer olá – trajeto entre Santo André - Rio Grande da Serra e a travessia na Vila de Paranapiacaba.
Alice Bemvenuti

Potencialidades do Planejamento Museológico Participativo: O Caso do Museu Tecnológico Funicular da Vila de Paranapiacaba - SP
Daniella G Moreira, David L T Pereira, Larissa Girardi Losada, Maria Aparecida F. Cipriano, Thiago M. dos Passos

16 de agosto de 2024

ANFITEATRO SALA 1

Mesa 2 - Testemunhos do trabalho industrial e ressignificação na era pós-industrial

Moderação: Daniella Pistorello, *Univille*

O património ferroviário na génese do património industrial ou o longo percurso da desindustrialização
Prof. Dr. José Manuel Lopes Cordeiro, *CICS.NOVA.UMinho e APPI/TICCIH Portugal*

Vestígios materiais e imateriais do patrimônio industrial
Profa. Dra. Cristina Meneguello, *UNICAMP*

Mais que paredes e máquinas: a História Social do Trabalho e o Patrimônio Industrial
Prof. Dr. Álvaro Pereira do Nascimento, *Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro*

Assembleia Nacional TICCIH Brasil

Bloco temático: Paisagem industrial

ANFITEATRO SALA 1

A trajetória do navio-usina Seapower: debates sobre o patrimônio industrial e a memória técnica do setor energético
Andrey Martin

Entre linhas: Desvios e Transbordamentos as margens do Córrego do Veado na malha urbana de Presidente Prudente/SP.
Vitória Lisirée Passarini, Hélio Hirao

Paisagem industrial às margens do Rio Piracicaba: questões sobre a preservação do patrimônio histórico na cidade de Piracicaba-SP
Julia Farah Ribeiro

Memórias e significados culturais do antigo horto florestal da Paulista em Jundiaí
Pedro Otávio Archangelo Ortiz

O Patrimônio Ferroviário na paisagem urbana de Valença: apagamentos e reconstruções
João Batista de Freitas Neubaner

A paisagem industrial da cidade de São Luís nos séculos XIX e XX
Robson Carneiro Demétrio

Bloco temático: Memória do trabalho

Primeiro caminho da Mogiana até Minas Gerais: a Linha do Rio Grande segundo os Relatórios da Companhia.
Beatriz Alves Goulart Rocha

Entre Dormentes e Memórias: uma viagem à Ferrovia do Contestado - SC
Grasiele Aparecida da Costa Ferreira Peters, Ilanil Coelho

Significados culturais de um bem protegido: O conjunto da estação ferroviária de Avaré (SP).
Pedro Augusto Silva Oliveira

A oralidade como resistência: Memórias do Morro Grande na periferia de São Paulo (SP)
Vitor dos Santos Amaral Stalmann

Memórias de trabalhadores em cidades industriais: por uma história social do patrimônio industrial em Joinville/SC
Daniela Pistorello, Ilanil Coelho

Imagens do trabalho operário: uma fábrica ao Sul do Brasil
Anthony Beux Tessari

A imagem da fábrica: a construção da visualidade por meio de objetos não-visuais
Tiago da Silva Coelho

Bloco temático: Documentação, Registro e Arqueologia Industrial

SALA 2A

Memória ferroviária: reabilitação da antiga Estação Ferroviária Lins-Nova
Paulo Silas de Almeida Filho

A vila militar do antigo Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves – RS: um registro arquitetônico com vistas ao inventário do conjunto edificado
Pauline Fonini Felin e Aline Tessaro

Comércio e Acervos de Livros Técnicos no Rio de Janeiro (1862 – 1923): Circulação de Conhecimento no Brasil
Andreza Vellasco Gomes

Mapeamento dos patrimônios industriais salvaguardados do interior do estado de São Paulo
Catharina Unterkircher Ferreira, Fernanda Almeida da Nóbrega, Letícia Souza Vieira

Bloco temático: Educação patrimonial e Turismo Industrial

As indústrias também morrem: reflexões sobre a musealização de bens industriais
Mariana Queiroz Fornari, Profa. Dra. Amanda Saba Ruggiero

Itinerário cultural e os remanescentes ferroviários da CPEF: Trajeto Rio Claro - Analândia
Camila Campoy, Maria Cristina da Silva Schicchi

Turismo ferroviário na fronteira Brasil-Uruguay: o “Trem do Pampa” em Santana do Livramento/RS
Vanessa Forneck, Manoel Rodrigues Alves

A festa e o patrimônio: Impactos e retornos do Festival de Inverno à Vila de Paranapiacaba
Raisa Ribeiro da Rocha Reis, Silvia Helena Facciolla Passarelli

Bloco temático: Planejamento territorial, Cidade e indústria

SALA 4A

A produção manufatureira de tijolo cerâmico no Velho Oeste Paulista: a sua expansão em Jundiaí a Piracicaba no século XIX
Naiara Cristine Spiller, Eduardo Romero de Oliveira

Paisagem do aço: a indústria e o desenvolvimento da cidade de Ipatinga, Minas Gerais
Julia Azevedo Santiago Pereira

Heineken e Ambev: cervejeiras que aquecem a economia de Ponta Grossa-PR
Rafael dos Santos, Luiz Henrique Toscani, Edson Belo Clemente de Souza

O processo de tombamento do Centro de Reservação Cruzeiro dos Peixotos, Uberlândia, MG
Denise Fernandes Geribello

Arquitetura, Urbanismo e Preservação: o caso do Complexo Ferroviário na cidade de Campinas/SP
Julia Da Silva Cren, Ana Paula Farah

Preservação do distrito de Paranapiacaba (SP): legislação, planos, programas e projetos.
Paloma Fernandes Melo Silva, Maria Cristina da Silva Schicchi

Desindustrialização e Patrimônio Industrial: propostas de planejamento territorial em cidades da Região Metropolitana de São Paulo
Clarissa Maria Rosa Gagliardi, Mônica Muniz Pinto de Carvalho

Usinas e Ferrovias em Santa Bárbara D'Oeste: um olhar sobre a paisagem histórica da produção
Heloisa Mina Padula, Maria Cristina da Silva Schicchi

Memórias sobre o Conjunto Ferroviário de Bauru (SP): identificação da relação entre o bem cultural e a população local
Lívia Pereira Zimerman

17 de agosto de 2024

ANFITEATRO SALA 1

Mesa 3 - Estratégias de preservação para memórias da produção: acervos, arquitetura e urbano

Moderação: Ronaldo Rodrigues, *PUC-Minas Gerais*

Reflexiones en torno al Patrimonio Industrial Mexicano: 30 años trabajando en su organización, rescate y valorización: 1994-2024.
Profa. Dra. Belem Oviedo Gamez, *Archivo Histórico y Museo de Minería/México; TICCIH-México*

A preservação documental do patrimônio industrial arquitetônico moderno no nordeste brasileiro: Estudo de caso em Pernambuco.
Profa. Dra. Alcilia Afonso de Albuquerque e Melo, *Universidade Federal de Campina Grande; DOCOMOMO*

Paisagens da produção e patrimônios locais: memórias em disputa no território
Profa. Dra. Maria Cristina Schicchi, *PUC-Campinas*

Conferência de encerramento: Patrimônio industrial: os desdobramentos da Carta de Veneza em questões atuais
Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl, *Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP*

A lógica da localização geográfica das indústrias ponta-grossenses

Edson Belo Clemente de Souza <ebelosouz@uepg.br>

Rafael dos Santos <rafaeldossantos@gmail.com>

Luiz Henrique Toscani <toscani2507@gmail.com>

INTRODUÇÃO

A indústria como importante representante da produção estabelece relação com outras esferas da economia (distribuição, comércio e consumo), pois organiza e dinamiza os territórios. O objetivo do presente resumo expandido é analisar a indústria no município de Ponta Grossa-PR, sob o ponto de vista da sua localização geográfica.

Localizado na centro-leste do estado do Paraná, Brasil, Ponta Grossa está inserido na Região Geográfica Imediata de Ponta Grossa, composta por 12 (doze) municípios. Juntamente com a Região Geográfica Imediata de Telêmaco Borba e a Região Geográfica Imediata de Irati, formam a Região Intermediária de Ponta Grossa (Figura 1). Essas denominações fazem parte da Nova Divisão Regional do Brasil, conforme IBGE (2017).

Metodologicamente, optou-se por eleger algumas indústrias que possuem uma repercussão econômica, que extrapola a escala local e regional. São empresas que estão participando de um Circuito Espacial de Produção que se relaciona também com o mercado nacional e internacional na sua comercialização, tipificando sua natureza extrovertida. Portanto, as seguintes indústrias representam os critérios de escolha conforme suas escalas de alcance de circulação. São elas: Heineken, Ambev, Madero, DAF e Cargill.

Inseridas nesse contexto, essas indústrias, que serão objeto de investigação, estão fixadas em pontos estratégicos, sob o ponto de vista do escoamento de suas produções, seja em virtude da localização geográfica próxima às vias, seja pela localização de suas fábricas, terminais portuários, armazéns, centros de serviços compartilhados, centros de tecnologias, unidades de logísticas integradas, unidades de distribuição e filiais.

Além do estudo de caso como estratégia metodológica, utiliza-se como fonte socioeconômica, dados do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), combinados com informações noticiadas pela imprensa.

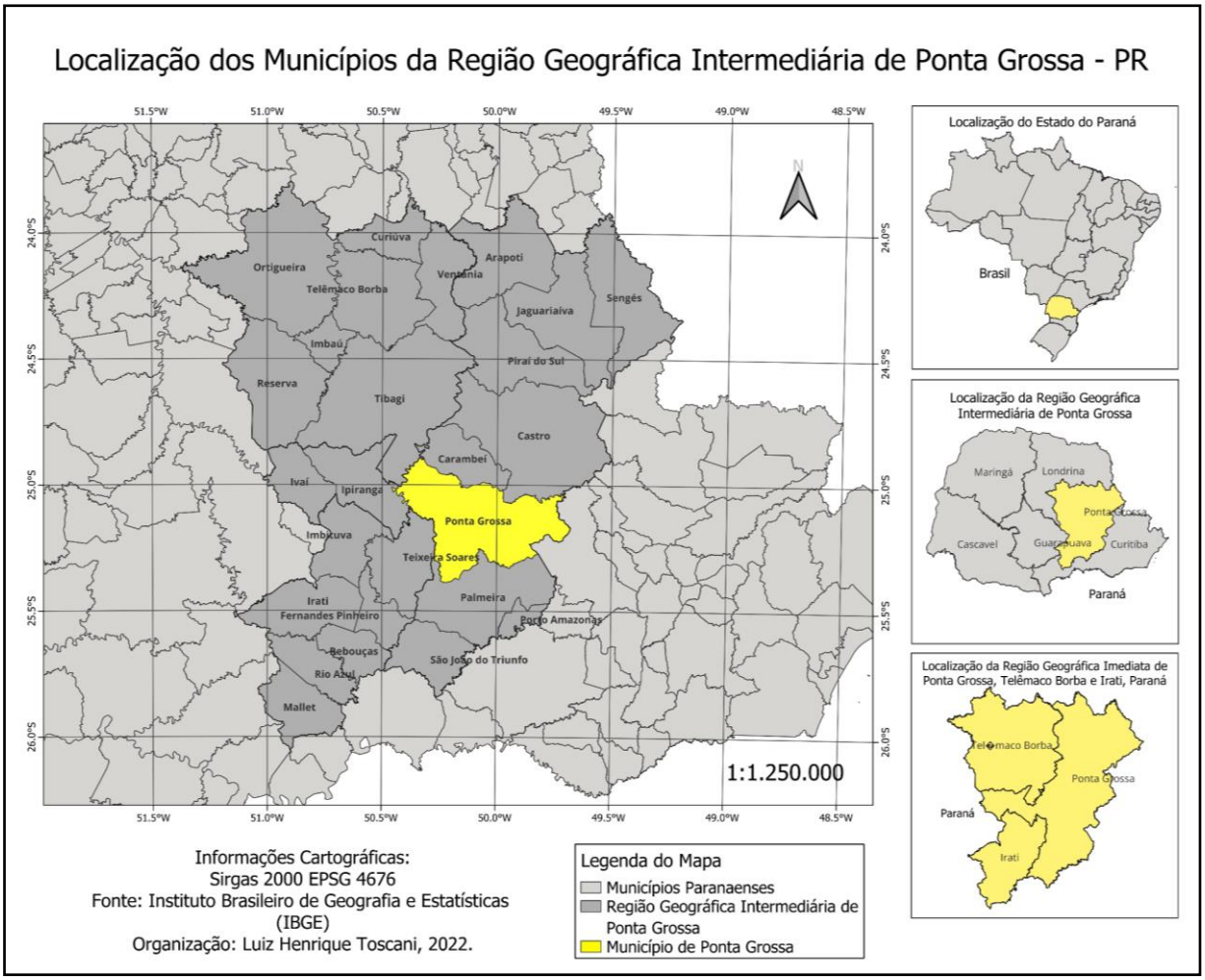


Figura 1: Localização do municípios da Região Geográfica Intermediária de Ponta Grossa – PR. Fonte: IBGE. Organização Luiz Felipe Toscani, 2022.

INDÚSTRIAS EM ANÁLISE: HEINEKEN, AMBEV, MADERO, DAF E CARGILL

A fábrica de cerveja Heineken está em 192 países, conta com 13 mil colaboradores e 15 cervejarias espalhadas pelo Brasil. Considerada a segunda maior cervejeira do país, atrás apenas da Ambev, possui fábrica em mais dez estados da federação, além do Paraná, cuja única fábrica está em Ponta Grossa. A de Ponta Grossa recebeu investimento de mais de R$ 400 milhões de para se tornar a 12ª maior fábrica da marca holandesa. Gera quase 600 empregos diretos da mão de obra ponta-grossense e está localizada à margem da BR 376 ou Rodovia do Café — distante 240 (duzentos e quarenta) metros, aproximadamente — e na saída de Ponta Grossa para Curitiba, vide Figura 2.

Conforme a direção da Heineken, a unidade está localizada em um local favorável para o escoamento da produção para mercados-chave, como as regiões Sul e Sudeste. “Seguimos comprometidos com o desenvolvimento da cervejaria de Ponta Grossa e o Estado do Paraná, confiantes no futuro da região e da nossa presença no país.” (IMPULSIONADA, 2023, p.7).

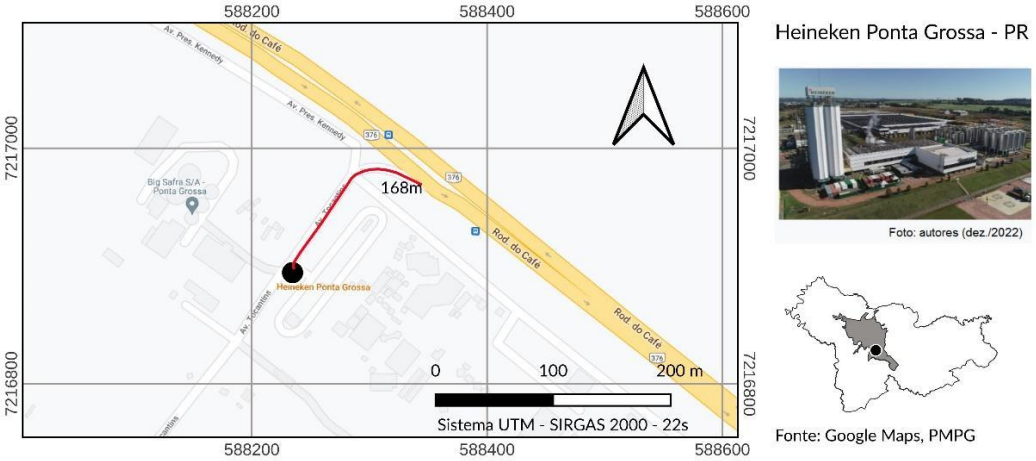


Figura 2: Localização da Heineken em relação à rodovia. Fonte: Google Maps, PMPG.

A Ambev foi inaugurada em Ponta Grossa em 2016, com investimento inicial de quase R$ 850 milhões. Essa nova filial recebeu o nome de Cervejaria Adriática em homenagem à marca que foi lançada em Ponta Grossa no início do século XX e ficou no mercado até meados de 1940. A escolha da localização dessa fábrica, à margem da BR 376 ou Rodovia do Café — distante 150 (cento e cinquenta) metros, aproximadamente (ver Figura 3) — foi estratégica sob o ponto de vista geográfico, pois está próxima de importantes mercados consumidores. Além do Paraná, a produção da Cervejaria Adriática abastece os estados de São Paulo e Santa Catarina. No Paraná, a Ambev também possui uma fábrica de refrigerantes em Almirante Tamandaré e mais quatro centros de distribuição direta nas cidades de Londrina, Francisco Beltrão, São José dos Pinhais e Ponta Grossa. Uma nova fábrica será construída em Carambeí, município que também integra a RGI de Ponta Grossa, às margens da PR-151, com investimento inicial de R$ 870 milhões, e compõe também a região dos Campos Gerais (NOVA, 2022).

Outros fatores de atrativos locacionais também podem ser considerados se levarmos em conta as palavras do secretário de Indústria, Comércio e Serviços do Estado do Paraná, Ricardo Barros: “Temos no Paraná matéria-prima, mão de obra qualificada, água de qualidade e logística. Esses fatores, juntos com os incentivos fiscais do Governo do Estado, permitem a consolidação desses investimentos do setor de bebidas no Paraná.” (IMPULSIONADA, 2023).

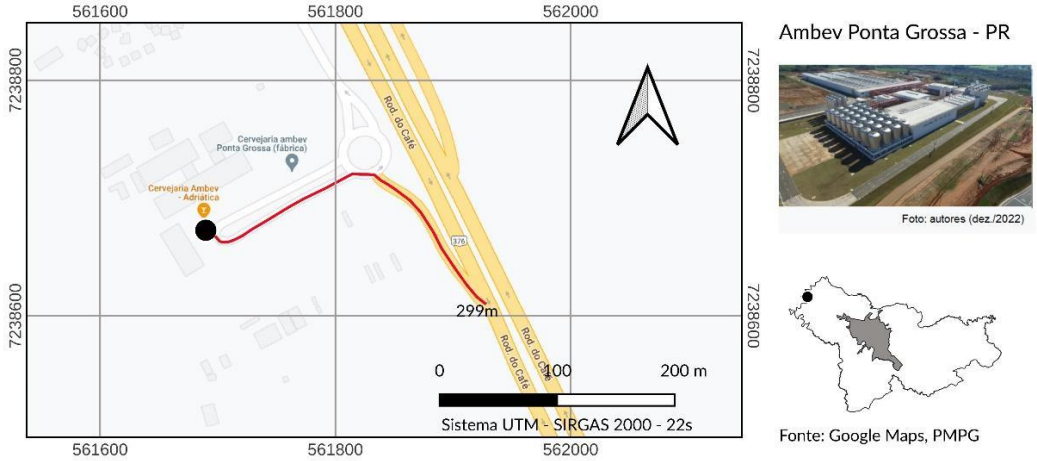


Figura 3: Localização da Ambev em relação à rodovia. Fonte: Google Maps, PMPG.

A Madero, situada à margem da BR-376 ou Rodovia do Café – distante 370 (trezentos e setenta) metros, aproximadamente (ver Figura 4) — na saída de Ponta Grossa para Curitiba, é referência nacional no que se refere a hambúrgueres *gourmet* e carnes. Utiliza a chamada Integração Vertical, ou seja, controle desde a produção até o consumo. A sede do restaurante Madero é localizada no centro histórico de Curitiba-PR, mas possui fábrica em Ponta Grossa-PR. E a produção de hortifrutis é em Palmeira-PR, distante 40 km aproximadamente de Ponta Grossa. A empresa atua no ramo alimentício, está no mercado desde 2005 como restaurante "food service", e sua atividade principal se enquadra no conceito "fast-food". A história do restaurante começou em 2005, quando o chef Junior Durski inaugurou o seu primeiro Madero, no centro histórico de Curitiba, o Madero Prime Steakhouse. Hoje são mais de 70 restaurantes em diversas cidades brasileiras. Em sua fábrica, ela produz todos seus insumos, pães dos hambúrgueres, carne, a maionese e ketchup, molhos, pastel, sorvete, *petit gateau*, entre outros pratos. Para levar os ingredientes aos restaurantes espalhados pelo Brasil, a empresa também usa frota própria de caminhões. Todos os seus restaurantes também são próprios, operados por gerentes sócios do empreendimento. Dessa forma, a companhia controla todas as etapas do seu negócio, seja para reduzir custos ou para controle de qualidade.

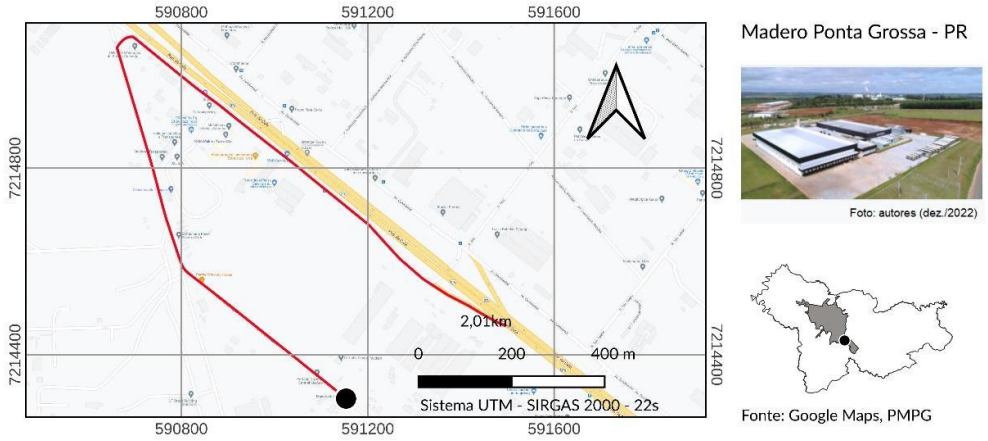


Figura 4: Localização da Madero em relação à rodovia. Fonte: Google Maps, PMPG.

A DAF é a quarta maior montadora de caminhões do mundo, conforme informações públicas (http://www.dafcaminhoes.com.br/pt-br/about/daf-in) que demonstram a envergadura da empresa em termos de produção de caminhões. Atualmente a montadora conta com fábricas localizadas em Eindhoven, na Holanda; Westerloo, na Bélgica; Leyland, no Reino Unido; e no Brasil em Ponta Grossa-PR. Em 2018, foram produzidos mais de 60 mil caminhões na Europa e Brasil, o melhor resultado dos últimos nove anos. A DAF chegou ao Brasil em 2011 e, em dois anos, construiu sua planta em Ponta Grossa, no Paraná. A unidade está situada em um terreno de 2,3 milhões de m², a maior área do Grupo Paccar (grupo a qual a DAF está vinculada). O espaço destinado à fábrica possui 270 mil m². Situa-se à margem da PR-151 — distante 500 (quinhentos) metros, aproximadamente — saída para São Paulo (ver Figura 5).

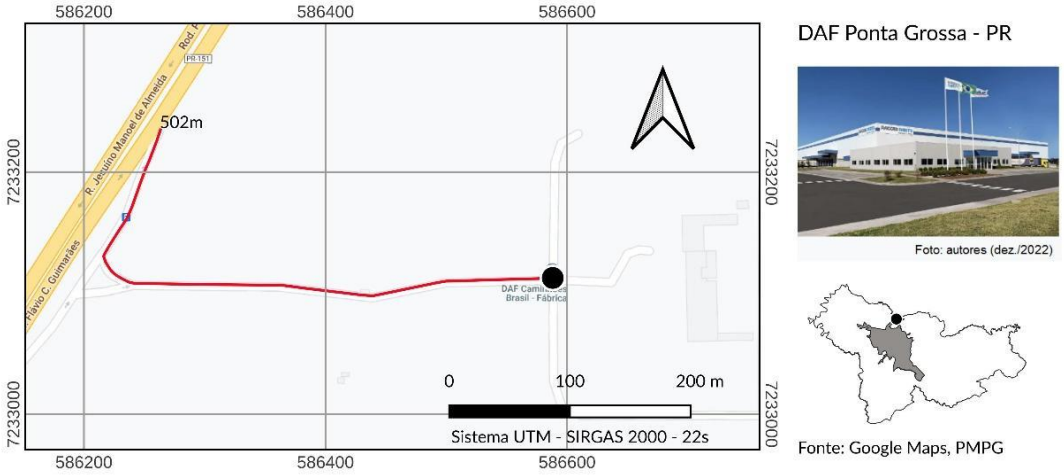


Figura 5: Localização da DAF em relação à rodovia. Fonte: Google Maps, PMPG.

A multinacional Cargill é uma das maiores empresas de Ponta Grossa, considerada de grande porte, com cerca de 300 funcionários. A unidade atua na moagem da soja e produção de óleo degomado e farelo para nutrição animal. Está instalada à margem da BR-376 ou Rodovia do Café — 14 (quatorze) metros, aproximadamente (ver Figura 6) — no Distrito Industrial Cyro Martins, saída para Curitiba-PR. Ela apareceu nos últimos três rankings municipais das dez indústrias com o maior Valor Adicionado (VA) no município, segundo Ipardes (2022). Nas exportações, a empresa também se destaca, pois foram mais de US$100 milhões exportados em 2018, conforme matéria de notícias (CARGILL, 2022). A empresa possui 23 fábricas, oito terminais portuários, um centro de serviços compartilhados, um centro de tecnologia e diversas filiais.

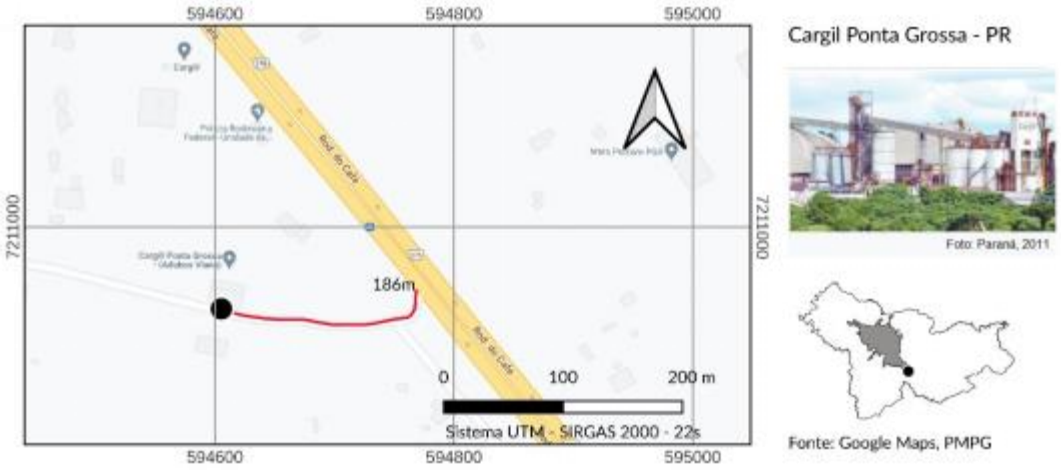


Figura 6: Localização da Cargill em relação à rodovia. Fonte: Google Maps, PMPG.

A partir da década de 1970, as questões referentes à localização industrial adquiriram uma nova dimensão: a rapidez das mudanças tecnológicas e a aceleração dos processos de inovação deram origem ao aparecimento de novas atividades, não se conhecendo bem a sua lógica de organização espacial (BENKO, 1996). Porém,

> Quanto ao espaço, ele também se adapta à nova era. Atualizar-se é sinônimo de adotar componentes que fazem de uma determinada fração do território o *locus* de atividades de produção e de troca de alto nível e por isso consideradas mundiais. Esses lugares são espaços hegemônicos, onde se instalam as forças que regulam a ação em outros lugares (SANTOS, 1996, p.32).

Constata-se que todas as cinco indústrias acima estão privilegiando o espaço, ou seja, a localização geográfica, entre outros fatores a proximidade com a rodovia, enquanto artéria importante de comunicação para o escoamento de suas produções. De modo que as teorias clássicas de localização, desde August Lösch, Alfred Weber e Walter Isard, explicam a escolha de instalação sob o ponto de vista do transporte, diminuindo custos, aumento de lucro e otimização de recursos. Ainda que na concepção de Benko (1996) o período técnico desatualize as teorias aqui abordadas, a escolha locacional permanece sendo relevante para a instalação.

CONCLUSÃO

Atualmente, diante das mudanças resultantes da crise do paradigma tecnológico e do processo de reestruturação produtiva, os modelos abstratos da teoria clássica de localização são insuficientes para explicar as decisões e formas de localização da indústria, dadas as complexidades dos processos e dinâmicas de concentração das atividades econômicas sobre um determinado espaço.

Destarte, à luz da relatividade do tempo e do espaço, pois as Teorias Clássicas de Localização foram criadas em contextos diferentes do atual, buscou-se averiguar em que medida essas teorias permitem um alcance de explicabilidade das indústrias instaladas em

Ponta Grossa-PR. Considerando o pressuposto da organização espacial em relação à indústria, alguns aspectos econômicos serviram de justificativa para atender, ainda que parcialmente, à contribuição dessas teorias.

A estratégia da escolha de algumas firmas industriais passa pelo potencial que a região oferece, a partir de aspectos que as empresas julgaram atrativos para seus interesses. Assim, ainda que se refutem vários aspectos das Teorias da Localização Geográfica, alguns pontos convergem com as teorias, como a inserção regional e a proximidade de rodovias, beneficiando os custos, sobretudo de transporte.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. Tradução Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec, 1996.

CARGILL investirá na fábrica de PG para ampliar produção. **aRede,** 21 jun. 2022. Disponível em: https://arede.info/ponta-grossa/427312/cargill-investira-na-fabrica-de-pg-para-ampliar-producao?d=1. Acesso em: 12 nov.2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão regional do Brasil: Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias**. 2017. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2100600. Acesso em: 05 abr. 2024.

IMPULSIONADA por PG, indústria de bebidas do Paraná cresce 21%. **aRede***, 8* fev. 2023. Disponível em https://arede.info/cotidiano/457848/impulsionada-por-pg-industria-de-bebidas-do-parana-cresce-21?d=1. Acesso em: 05 mai. 2024.

IPARDES, Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Caderno Estatístico Município de Ponta Grossa,** 2022.

NOVA fábrica da Ambev traz 1,5 mil empregos para Carambeí. **aRede**, 23 jun. 2022. https://arede.info/campos-gerais/427632/nova-fabrica-da-ambev-traz-15-mil-empregos-para-carambei?d=1. Acesso em 25 jun. 2024.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1996.

O Trem e o Apoio das Ruínas

Nathalia Cazeri da Silva <nathaliacazeri@usp.br>

INTRODUÇÃO

A transformação e preservação do patrimônio industrial refletem um cenário complexo de relações entre interesses públicos e privados, influenciando e sendo influenciados pelo contexto urbano, político e econômico. A reabilitação da antiga Machina São Paulo, em Limeira-SP, apresenta o debate sobre as diferentes dinâmicas nas motivações do poder público, privado e da população. O passado industrial na cidade vem sendo reinterpretado e negociado, destacando como a interseção entre a possível recuperação do capital privado, a ação do Estado e o resgate cultural, revelam o complexo panorama das relações entre patrimônio e transformação urbanas.

PRESENTE DE ANIVERSÁRIO

Celebrando o aniversário de 195 anos de Limeira – a 150km de São Paulo – foi entregue em setembro de 2021[1] as obras da primeira etapa da intervenção nas áreas em ruínas da antiga Machina São Paulo. A intervenção substituiu escoramento de madeira – responsável por manter a única parede da edificação de 1914 em pé – por estrutura metálica nas "costas" da fachada, e recuperou a fonte da entrada que havia sido enterrada, pelo próprio poder executivo[2]

Apesar da significativa atividade industrial – no último século e atualmente – as transformações em como o seu patrimônio é visto, reconhecido e salvaguardado são recentes e estão intensamente relacionadas às transformações urbanas, em especial na região central. As intervenções nas ruínas de uma parede e na fonte desenterrada levantam questões sobre como o significado, a memória coletiva e a apropriação social são desenvolvidas e até onde são considerados.

O contraste entre as motivações, nas ações no patrimônio do poder público e da população, destaca a importância do debate na preservação, e no caso da Machina São Paulo, coloca em evidência como são complexas e dúbias as relações entre os interesses, privados e do Estado, nos entendimentos sobre legado cultural e transformações urbanas.

[1] https://www.instagram.com/tv/CUIyGhlFW2A/?igshid=YTUzYTFiZDMwYg%3D%3D – Vídeo institucional divulgado nas redes sociais da prefeitura de Limeira com a inauguração do processo de requalificação das ruínas
https://www.old.limeira.sp.gov.br/news.php?p=12045 – Projeto de intervenção nas ruínas
[2] https://www.old.limeira.sp.gov.br/news.php?p=11681 - Prefeitura de Limeira desenterra fonte

Figura 1. Fachada e costas da intervenção entregue das ruínas da Machina SP. Fonte: Arquivo próprio (2023).

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CIDADE DA LARANJA

O reconhecimento da cultura e do patrimônio em Limeira, assim como a maneira que sua história é tratada, vem se alterando nos últimos 10 anos, em consonância com mudanças em curso dentro dos conselhos patrimoniais estaduais e do próprio IPHAN, mas é apenas da segunda metade de 2021 em diante que os poderes executivo e legislativo em conjunto com o CONDEPHALI (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico e Arquitetônico de Limeira) começam a ativamente agir para garantir proteção legal para alguns de seus bens culturais.

A historiadora Laurajane Smith utiliza o termo “discurso autorizado do patrimônio” (2008) para designar a narrativa que promove uma única ideia para como deve ser concebido e reproduzido o que vem a ser um patrimônio. Esses discursos articulados a partir de narrativas dos valores dos grupos hegemônicos, e apresentados como verdades incontestáveis e centrais na construção das coletividades, são utilizados para legitimar e promover a ideia de heranças em comum, com série de valores inatos que clamam um passado singular e muitas vezes heroico que não deve ser questionado, usando-se da grandiosidade, materialidade e erudição de seus bens como referência.

Das edificações em posse do poder municipal, o complexo da Prada (Paço Municipal desde 2004) e o complexo da estação ferroviária (doado ao poder municipal em 2009) tem seus decretos de tombamento publicados no intervalo de 1 dia[3] em novembro de 2021, para além dos outros 6[4] estudos sobre interesse patrimonial que foram abertos em julho de 2021 e estão em curso no Condephali – todos localizados na região conhecida como “orla industrial”, ligados diretamente às atividades indústrias da região central, e onde a parede da Machina São Paulo foi inaugurada.

Demonstrando como as relações com bens culturais são complexas, não são exclusividade de apenas uma disciplina, e como apresenta Smith (2008), devem ser pensadas como

[3] http://servicosonline.limeira.sp.gov.br/jof/jornal-oficial/?edicao=6112 (Jornal Oficial Limeira – 10/11/2021) ; http://servicosonline.limeira.sp.gov.br/jof/jornal-oficial/?edicao=6113 (Jornal Oficial Limeira – 11/11/2021)
[4] a constar, Galpão Ypiranga-Vely, Casa dos Azulejos, Clube dos Pretos, Indústria Máquinas D’Andréa, Indústria Rossi e claro, a Máchina São Paulo.

essenciais no processo cultural de significação e memória, é indispensável considerar e compreender como o campo do patrimônio é uma área de embates políticos e econômicos, no qual um dos principais pontos em disputa é o da própria concepção sobre o termo patrimônio e todas suas significações.

O que Simone Scifoni (2019) chama de política do “conhecer para preservar” foi por anos utilizado para “ensinar” sobre o passado de polo cafeicultor, pioneira na imigração europeia e casa de “coronéis” do Império, mesmo que episódios como a Revolta dos Parceiros sejam deixados de fora. Uma conhecida exposição permanente do museu municipal permaneceu por anos se perguntando “Quem somos nós?”, enquanto apresentava figuras “ilustres” como Senador Vergueiro e Bento Manoel de Barros, reservando uma sala para a cama que D. Pedro II teria dormido em passagem por fazendas da região e mostrando o que era considerado patrimônio a partir apenas da história da Limeira do século XX, com suas fazendas e casarões.

MÁCHINAS SÃO PAULO

Fundada em 1914, por Trajano de Camargo – em conjunto com sua esposa Maria Thereza Silveira de Barros, neta do Presidente Prudente de Morais – produzia inicialmente apenas classificadores de café e teve sua sede construída originalmente em região estratégica na periferia da mancha urbana, buscando facilitar o escoamento da produção tanto pela estrada quanto pela ferrovia.

Figura 2. Machinas SP no final de década de 1920. Fonte: Acervo Museu “Major José Levy Sobrinho”.

A indústria, no entanto, ganhou campo de venda, expandiu suas instalações e aumentou sua força operária na década de 1920, quando Trajano idealizou e patenteou um descascador e secador por impacto de grãos diversos, premiado em exposições nacionais e internacionais, o que resultou em alta demanda por pedidos da máquina (Azevedo, 1980).

Considerada como “mãe” da industrialização de Limeira, foi da iniciativa de antigos operários da Machina SP que são fundadas indústrias ainda atuantes na cidade, como Rodas Fumagalli e Rodas Vargas, IGE, Rodabrás, Indústria Zaccaria, Indústria D’Andrea, Burigotto e Galzerano.

A Indústria passou a ser gerida por D. Maria Thereza com falecimento de Trajano em 1930, aumentando a exposição da nova diretora, que tornou-se a primeira mulher a assumir uma prefeitura no Estado de São Paulo, e uma das primeiras mulheres a exercer cargo eletivo no Brasil ao ser eleita deputada estadual de 1934 a 1937 (ALESP, 2016).

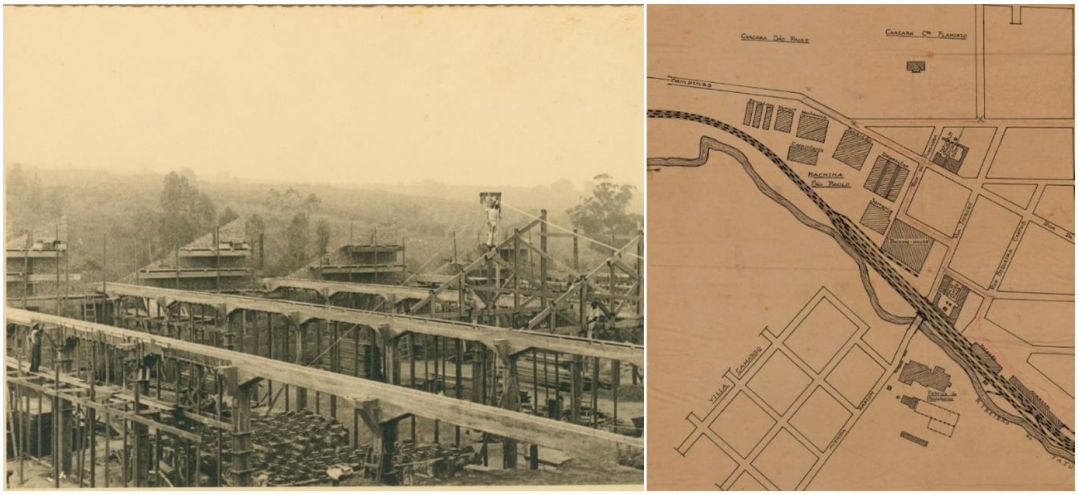


Figura 3. Construção da expansão na década de 1940, e levantamento municipal do complexo Machina SP. Fonte: Acervo Prefeitura Municipal de Limeira.

Em 1939, com advento da Segunda Guerra Mundial, Maria Thereza foi responsável por direcionar a produção da Máchina SP para materiais bélicos, fato que demandou ampliação das instalações. Os novos artigos, no entanto, começam a ser produzidos apenas ao final da guerra, acarretando em dívidas não honradas. Após mudanças de rumos e direção a indústria foi desativada em 1962 (BUSCH, 2007).

Os galpões foram separadamente alugados para indústrias, pequenos comércios e oficinas locais, abrigando também eventos e feiras industriais da década de 1960 até 1990, quando o complexo foi completamente esvaziado.

Em 2005 a Prefeitura Municipal de Limeira desapropriou[5] a área, com aproximadamente 32.000 m², para adequação viária e ferroviária. Em 2007 todo o complexo foi indicado pelo CONDEPHALI como de interesse histórico, mas o laudo técnico foi finalizado apenas em 2020 com a indicação para o tombamento em definitivo como bem cultural material, ato ainda não ratificado pelo poder executivo municipal.

No período entre a desapropriação e a emissão do laudo técnico de tombamento, os primeiros galpões, datados de 1914, foram parcialmente destruídos para construção de um mercado popular público – obra embargada por já constar como de interesse histórico. As obras, no entanto, fragilizaram a estrutura original e foi necessário escorar a única parede renascente.

[5] Desapropriado pelo Decreto n 113/2005

O seu uso também foi alterado, tendo o primeiro nível sediado o Ceprosom (Centro de Promoção Social Municipal) de 2010 até 2022, quando foi realocado, enquanto o nível térreo, que já abrigou a central de ambulâncias e carros oficiais de 2010 a 2018, foi interditado pela defesa civil.

Figura 4. Diferentes áreas do complexo pré intervenção de 2021.Fonte: Arquivo próprio (2020) e Grupo Parkour Limeira (2019).

Esses remanescentes do primeiro período industrial da cidade, localizados em áreas privilegiadas, porém socialmente degradadas e economicamente desvalorizadas, são peças centrais no movimento urbano de esvaziamento do centro. E apesar de atualmente nenhum ponto do complexo apresentar uso autorizado, público ou privado, parte das ruínas remanescentes vem sendo ocupadas por grupos de parkour, de fotografia, e por grafiteiros e artistas em geral que ocupam o espaço atualmente conhecido como “pico do trem”

UM NOVO/VELHO MODAL

O interesse atual no patrimônio industrial da região se apresenta em momento próximo ao crescimento do interesse imobiliário na região como um todo, e tem uma das possíveis motivações na promessa de investimentos com a provável inclusão de Limeira na rota do Trem Intercidades (TIC) do governo estadual de São Paulo.

Anunciado em 2013, o projeto de Trem Intercidades, originalmente teria a estação ferroviária de Americana, distante 14km da estação de Limeira, como ponto final[6]. Desde o lançamento do projeto garantir a extensão do percurso tem se tornado promessa política; ganhando apoio da ANTT, e da concessionária Rumo em 2018, somada à forte apoio de municípios próximos como Piracicaba e Rio Claro[7].

Apesar de não haver qualquer decisão final sobre a inclusão dos 14km, no contexto das transformações urbanas e econômicas das cidades contemporâneas, os arredores da "orla industrial" de Limeira são colocados como objeto de interesse, tanto devido à especulação imobiliária em relação às grandes áreas industriais – promissoras e esvaziadas – quanto ao crescente foco no patrimônio industrial da região.

A terra não se apresenta apenas como elemento geográfico, dentro do sistema capitalista, mas como investimento de um potencial de uso, baseado na especulação de ganhos futuros, o que a torna uma espécie de capital fictício, inclusive com seus problemas inerentes, em especial o seu risco aumentado de insolvência, uma vez que não é de fácil transferência como o capital móvel. Essa característica faz com que o capital investido na terra demande mais tempo e recursos para ser recuperado, mas que também ofereça a possibilidade de ser utilizado para "migrar" a superacumulação do circuito primário, e sua funcionalidade depende tanto do mercado de capitais quanto do apoio do Estado na criação de ambientes construídos propícios. (BOTELHO,2014).

Ao discorrer sobre a indissociabilidade entre o capital e o urbano, Harvey (2020) apresenta como o Estado desempenha um papel vital na mediação, entre interesses e pressões, dos fluxos de capital, especialmente quanto aos investimentos em infraestrutura e espaços construídos. O espaço urbano, é colocado como palco onde as crises do capital são mais visíveis e palpáveis, e por isso desempenha um papel duplo nas crises, sendo tanto afetado quanto contribuinte na preparação e acumulação das contradições que tornam essas crises inevitáveis. Ao atuar no espaço urbano o Estado garante as condições propícias para novos investimentos de capital excedente e também para a recuperação de capital fixo.

O interesse na "orla industrial" e nas suas áreas vazias, para além de apresentar a possibilidade de ressarcimento de capital que lá foi investido, carrega a promessa de novas oportunidades com a "recuperação" de uma região central e privilegiada, impulsionada principalmente pela chegada de um novo/velho modal de transporte, e pelo recente interesse municipal no que o próprio secretário de cultura chamou de entrada na economia criativa.

Os planos para o fomento das atividades criativas em Limeira – que Fonseca (2011) aponta como o novo básico na tentativa das cidades em se diferenciarem – no entanto, não foram desenvolvidos para além das ações pontuais no patrimônio descritas acima, levantando a questão do que seria exatamente a economia criativa proposta pelo poder executivo e com qual objetivo.

[6] https://www.acillimeira.com.br/noticias:limeira-pede-inclusao-no-projeto-trem-intercidades – Limeira pleiteia extensão do projeto de Trens Intercidades
[7]https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2018/12/11/antt-defende-prolongar-projeto-do-trem-intercidades-de-sao-paulo-ate-limeira.ghtml - ANTT apoia extensão do projeto de Trens Intercidades

Nesse contexto, as relações entre o patrimônio – especificamente o industrial – as transformações urbanas e a economia criativa apresentam um cenário complexo e dinâmico. A interseção entre interesses públicos e privados, juntamente com o papel do Estado na mediação desses processos, moldam a trajetória futura dos patrimônios e de suas relações com quem os tem como legado cultural.

CONCLUSÕES

Notoriamente, em meio às contradições de posições do governo e do Conselho local de patrimônio o que se destaca é o reconhecimento da população quanto aos seus bens portadores de memória coletiva, muitas vezes se organizando e buscando a proteção do que para eles é referência, mesmo que para o discurso oficial não seja.

Quando em um intervalo de dois anos, e após sinais concretos da possibilidade em receber um novo modal de transporte, Limeira cria um plano de ação para cultura com menções ao reconhecimento da economia criativa, se credencia oficialmente como município com "interesse turístico", e altera toda o histórico da pasta histórico-cultural – ativamente reconhecendo o patrimônio industrial – a problemática que se levanta é se o acionamento das questões culturais estão sendo apenas isca para atração de investimentos econômicos.

Uma vez que o poder público e os agentes privados se mostram unificados, o desafio que se apresenta reside em garantir que as mudanças ocorram de maneira a buscar o desenvolvimento sustentável que se procura, inclusive para o próprio bem patrimonial, de maneira a respeitar a memória, a autonomia e a voz ativa das comunidades. Não se limitar apenas à reinvindicação de condições mínimas de trânsito e acesso às cidades, mas buscar a participação na reinterpretação, ressignificação e transformação do espaço urbano e de suas significâncias (Lefebvre, 2001) é a maneira de garantir que o patrimônio não seja apenas revitalizar para lucrar[8] – como parece ter sido a parede escorada e a fonte desenterrada, anunciadas como presentes de aniversário.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de mestrado da autora, realizada junto ao programa de Pós Graduação de Arquitetura e Urbanismo do IAU-USP, sob orientação da Profa. Dra. Aline Coelho Sanches. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa (Processo 2020/12647-2).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALESP. Compromisso com a memória. Biografia da Deputada Maria Thereza Silveira de Barros Camargo. **Informativo da Divisão de Acervo Histórico**. ano II, n 6, abril/maio de 2016.. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/bibliotecaDigital/21674_arquivo.pdf>.

AZEVEDO, José Manuel Pinto de. **Suplemento histórico 1826-1980**, Gazeta de Limeira. 15 de setembro de 1980.

[8] Alusão ao termo "conhecer para preservar" de Scifoni (2019)

BOTELHO, Maurilio – A teoria da crise em David Harvey - **Continentes**. n.4, jan/junho 2014, Rio de Janeiro. Disponível em https://www.revistacontinentes.com.br/index.php/continentes/article/view/40

BUSCH, Reynaldo Kuntz. **História de Limeira.** 3a. Ed. Limeira: Sociedade Pró-Memória de Limeira, 2007.

FONSECA, Ana C. Cidades Criativas. **Tese de doutorado**, FAU-USP, 2011.

HARVEY, David. O processo urbano no capitalismo: um arcabouço para análise. **Os sentidos do mundo: textos essenciais**. São Paulo, Boitempo, 2020

LEFEBVRE, Henri. O **Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

_____**Decreto n° 388 de 28 de novembro de 2008**. Tomba provisoriamente alguns imóveis do município de Limeira. Limeira, 2008. p. 2.

SCIFONI, S. Conhecer para preservar: uma ideia fora do tempo. **Revista CPC**, 14(27esp), 14-31. Disponível em: https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v14i27espp14-31, 2019.

SMITH, Laurajane. **Uses of heritage**. London; New York:Routledge, 2008.

Memória Industrial Paraense: A Desvalorização da Estrutura Arquitetônica da Perfumaria Phebo e da Fábrica Palmeira

Ana Luiza Castro de Matos <luizamark4@gmail.com>

Fernanda Gorette Castro de Matos <fernandagorette14@gmail.com>

INTRODUÇÃO

No final do século XIX e início do século XX, Belém do Pará viveu um período de prosperidade econômica, em grande parte devido ao ciclo da borracha. Esse contexto impulsionou significativamente o desenvolvimento urbano e industrial da cidade. Foi nesse cenário que as indústrias “Perfumaria Phebo” e “Fábrica Palmeira” iniciaram suas atividades e marcaram um registro de grande êxito industrial no estado (CHIACCHIO; GUIMARÃES, 2017). A antiga indústria paraense Phebo estava localizada no bairro do Reduto - conhecido como "bairro operário" devido ao grande número de indústrias que abrigava (NUMMER; CARDOSO; FRANCO, 2023) - na região central da cidade e próxima aos portos. Contudo, a planta original da Perfumaria Phebo deixou de ser o principal local de fabricação, resultando no abandono do espaço e, atualmente, enfrenta ameaças iminentes de desaparecimento (CHIACCHIO; GUIMARÃES, 2017). Além disso, a antiga Fábrica Palmeira se localizava na Avenida Paes de Carvalho, atual Rua Senador Manoel Barata, no bairro da Campina - atualmente conhecido como Centro Histórico de Belém - próximo ao Largo de Santana, deixou de existir por completo restando apenas um espaço sem nenhum vestígio de sua forma original, esse cenário contraria a preservação da integridade física da cidade, representada por seu patrimônio arquitetônico e urbanístico, que é imprescindível no processo de gestão (CHIACCHIO; GUIMARÃES, 2017; DEZEN-KEMPTER, 2007). O presente trabalho tem como principal objetivo resgatar a memória industrial explorando o contexto histórico e o estado atual das antigas propriedades: Perfumaria Phebo e Fábrica Palmeira no estado do Pará. Por fim, salientar a importância do reconhecimento e valorização do patrimônio local.

MÉTODOS

As informações referentes à fábrica Phebo foram obtidas por meio de pesquisa bibliográfica nas plataformas científicas Google Acadêmico, Academia.edu e ResearchGate. No Google Acadêmico, foram utilizados os seguintes descritores: História da indústria Phebo OR fábrica da Phebo Belém em 2024 OR história da indústria Phebo no Pará". Nas plataformas Academia.edu e ResearchGate, utilizou-se apenas o descritor "Phebo". Além disso, as pesquisas relacionadas à Fábrica Palmeira foram realizadas utilizando a plataforma

"Google". Os resultados foram obtidos a partir dos descritores: “Dono da Fábrica Palmeira OR Fábrica Palmeira”.

RESULTADOS

A utilização dos descritores mencionados anteriormente permitiu a identificação de fontes relevantes que contribuem para a compreensão da trajetória das fábricas, destacando aspectos industriais, econômicos e sociais. A antiga indústria Perfumaria Phebo (figura 1), fabricante de produtos químicos, teve origem na continuidade de outra empresa criada em 1924, a A.L. Silva Companhia Limitada. No entanto, essa indústria foi formalmente constituída apenas em 20 de junho de 1936, sendo propriedade da família Santiago, imigrantes portugueses, sendo Mário Santiago e Antônio Santiago os líderes. O objetivo principal da empresa era criar um sabonete inspirado no modelo europeu do "Pears Soap", um sabonete transparente. O “Odor de Rosas” foi o primeiro produto produzido pelos irmãos Santiago e ainda se encontra no mercado, porém apresentando fórmula diferente da original (NUMMER, 2019). A escolha da fábrica Phebo, como objeto de pesquisa deve-se ao seu papel intrínseco na história das famílias paraenses e de muitos brasileiros. De acordo com Sarges (2000), Belém se destacou como um dos principais centros nacionais, caracterizando-se como uma cidade importadora de cultura, arquitetura, moda e costumes europeus. Esse contexto cultural provavelmente influenciou os primos Santiago na sua aspiração de alinhar-se aos padrões europeus de civilização, culminando na criação do primeiro sabonete de padrão internacional no Brasil.

Figura 1. Vista parcial da fachada da antiga indústria Perfumaria Phebo. Fonte: Victor Jardim (1950).

A empresa operou até o ano de 1988, não resistindo aos vários planos da economia brasileira e as investidas das concorrentes, a venda da fábrica Phebo foi concretizada para a multinacional Procter & Gamble Company, empresa americana, a qual já demonstrava interesse. Em 1998, a fábrica foi adquirida pela Casa Granado, uma tradicional empresa de cosméticos sediada no Rio de Janeiro. (CHIACCHIO; GUIMARÃES 2017). Em 2020, ocorreu um incêndio no teto da antiga localidade da Perfumaria Phebo em Belém. De acordo com o site Oliberal, o incêndio foi causado por faíscas de um maçarico, utilizado

durante trabalhos no local, que atingiram resíduos de sabonetes presentes no ambiente. Adicionalmente, após a desativação do edifício, foram constatadas demolições realizadas sem a devida autorização. Atualmente, a fachada do local ainda se encontra em bom estado de conservação (figura 2), entretanto, o interior da edificação se encontra com condições significativas de perda total, como é representada na figura 3.

Figura 2. Vista parcial da fachada atual da antiga indústria Perfumaria Phebo. Fonte: O liberal (2020).

Figura 3. Vista superior interna da antiga indústria Perfumaria Phebo. Fonte: O liberal (2020).

Fundada em 1892 sob a direção da empresa Jorge Corrêa & Companhia, de origem portuguesa, a Fábrica Palmeira destacou-se na produção de produtos alimentícios. Entre os itens produzidos são: biscoitos, chocolates, caramelos, bombons, doces finos, açúcar refinado, moagem de café, pães de diversos tipos, massas alimentícias e cereais (CHIACCHIO; GUIMARÃES, 2017). Esta empresa, considerada moderna para a época, empregava centenas de trabalhadores. Os responsáveis pela fábrica eram: José Melero Carrero, João Marques da Cunha, Jorge Corrêa, Benjamim Valente da Silva e José Maria

de Sá Ribeiro. No ano de 1924, um incêndio devastador destruiu quase totalmente essa indústria. Entretanto, quatro anos depois, a fábrica foi totalmente reconstruída (figura 4 e 5) recebendo melhorias refinadas e elegantes. A reconstrução incluiu veículos mais modernos e acrescentando à Fábrica um pavimento a mais (MELO, 2021). A produção da Fábrica Palmeira era notavelmente diversificada, com a presença de modernas máquinas de fabricação, consideradas avançadas para a época. Diariamente, eram produzidos 46 tipos de chocolates, 67 tipos de biscoitos, 128 tipos de caramelos e 70 tipos de massas alimentícias, além de uma grande variedade de doces finos (CHIACCHIO; GUIMARÃES, 2017). O estabelecimento entrou em declínio e foi vendido no ano de 1972 (PINTO, 2001); na década de 1970, o prédio começou a ser demolido resultando em um vazio no meio da cidade, o que levou à denominação do local como "Buraco da Palmeira" (SILVA; FERNANDES, 1998). Atualmente, o local abriga um centro de comércio varejista juntamente com um estacionamento subterrâneo como é mostrado na figura 6 (MELO, 2021).

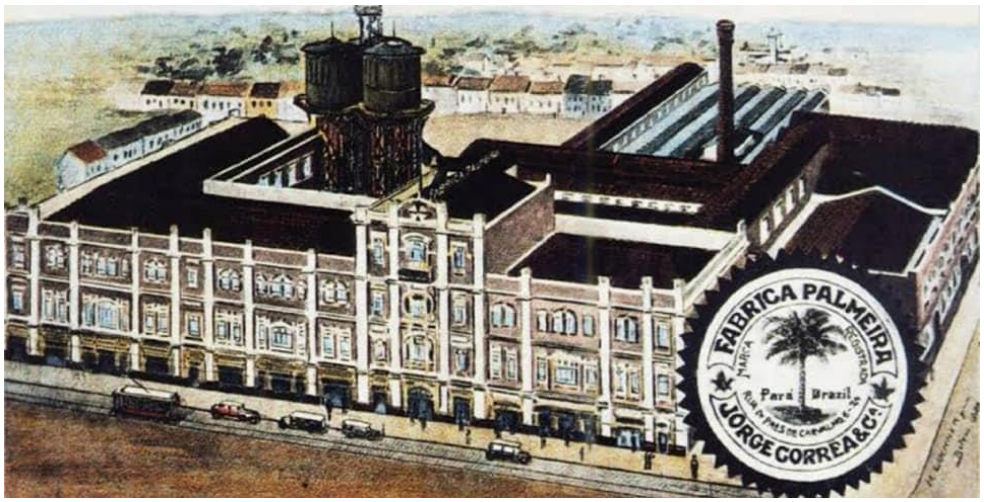


Figura 4. Ilustração da Fábrica Palmeira após sua reconstrução. Fonte: Belem de antigamente (2019)

Figura 5. Vista parcial da fachada da antiga Fábrica Palmeira. Fonte: Belem de antigamente (2019)

Figura 6. Vista parcial do espaço que localizava a antiga Fábrica Palmeira. Fonte: Márcio Ferreira (2021)

CONCLUSÕES

A análise histórica das indústrias Perfumaria Phebo e Fábrica Palmeira em Belém do Pará evidencia a significativa influência do ciclo da borracha no desenvolvimento econômico e industrial da cidade no final do século XIX e início do século XX. Essas indústrias não só marcaram uma era de progresso e modernização, como também contribuíram para a identidade cultural e industrial do Pará. A Perfumaria Phebo, inicialmente situada no bairro do Reduto, tornou-se um símbolo da indústria química paraense, sendo pioneira na fabricação de sabonetes de padrão internacional. Apesar do sucesso inicial e da importância cultural, a planta original da Phebo enfrentou declínio, mudanças de propriedade e desafios econômicos que culminaram em seu abandono e na deterioração do espaço físico. No entanto, a memória da Phebo e sua contribuição para a história industrial do Brasil continuam a ser reconhecidas.

A Fábrica Palmeira, por sua vez, destacou-se na produção de uma ampla gama de produtos alimentícios e era conhecida por sua modernidade e diversidade de produção. Embora um incêndio em 1924 quase tenha destruído a fábrica, ela foi reconstruída com melhorias significativas. Infelizmente, como a Phebo, a Fábrica Palmeira também enfrentou um período de declínio, sendo eventualmente vendida e demolida, com seu espaço posteriormente transformado em um centro comercial. O estudo destas duas indústrias não apenas resgata a memória industrial do Pará, mas também enfatiza a importância do reconhecimento e da preservação do patrimônio local. É crucial valorizar e proteger esses testemunhos históricos para que futuras gerações possam compreender e apreciar a riqueza cultural e industrial da região. Assim, iniciativas de pesquisa e preservação, são fundamentais para manter viva a história e a identidade industrial do Pará.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A MAGNÍFICA FÁBRICA PALMEIRA. Disponível em: https://images.app.goo.gl/YYfrahV6scYSJ6K4A. Acesso em: 26 mai.

A reconstituição da Fábrica Palmeira e seu entorno em Belém/ PA. Disponível em: https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2021/12/fabrica-palmeira.pdf. Acesso em: 26 mai. 2024.

Belém de antigamente, 2019. Disponível em: https://www.facebook.com/photo?fbid=2169217853143947&set=pcb.2169218123143920. Acesso em: 26 mai. 2024.

CHIACCHIO, Marcílio Alves; CHIACCHIO, Jayne Isabel da Cunha Guimarães. **Indústria paraense: uma análise da trajetória da Fábrica Perseverança, Perfumaria Phebo e Fábrica Palmeira.** 2017

Demolição da antiga fábrica da Phebo e embargada pela prefeitura. O liberal, 2020. Disponível em: https://www.oliberal.com/belem/demolicao-da-antiga-fabrica-da-phebo-e-embargada-pela-prefeitura-1.285247. Acesso em: 26 mai. 2024.

DEZEN-KEMPTER, Eloísa. Patrimônio Industrial: em busca da sobrevivência. **Simpósio Nacional de História**, p. 1-12, 2007

Imagem da fábrica da Phebo. Nostalgia Belém, 2019. Disponível em: https://www.facebook.com/nostalgiabelem/posts/imagem-da-f%C3%A1brica-da-phebo-no-reduto-durante-a-d%C3%A9cada-de-50infelizmente-a-f%C3%A1bric/2078008252321226/?locale=pt_BR. Acesso em: 26 mai. 2024**.**

NUMMER, Fernanda Valli; CARDOSO, Yasmin Silva; FRANCO, Lucas Silva Cavalcante. Patriarcado na gestão, sucessão e venda da perfumaria Phebo. **História Econômica & História de Empresas**, v. 26, n. 3, p. 751-778, 2023.

NUMMER, Fernanda Valli. “ODOR DE ROSAS”: família e memória da PHEBO em Belém. **Amazônica-Revista de Antropologia**, v. 11, n. 1, p. 323-326, 2019.

Parte do teto da antiga fábrica Phebo pega fogo na manhã desta quarta-feira, 19. O liberal, 2020. Disponível em: https://globoplay.globo.com/v/8335901/. Acesso em: 26 mai. 2024.

PINTO, Elias Ribeiro. **Ascensão, glória e queda da Palmeira**. Diário do Pará. Belém, 25 de fevereiro de 2001

Prefeito Edmilson visita o Espaço Palmeira à construção do projeto de revitalização. Disponível em: https://images.app.goo.gl/Ledf4dVhmqvJkpWY7. Acesso em: 26 mai. 2024.

Sarges, M. N. 2000. Belém: **riquezas produzindo a belle époque**: 1870-1912. Belém: Paka-Tatu.

SILVA, Rosário da; FERNANDES, Paulo Chaves. Belém-da-saudade: **A Memória da Belém do Início do Século em Cartões-Postais**. 2. ed. ver. aum. Belém: Secult, 1998. 278 p. Disponível em: https://fauufpa.files.wordpress.com/2015/03/belc3a9m-da-saudade.pdf. Acesso em: 26 mai. 2024.

Fábrica Marques de Almeida: Intervenção no Patrimônio do Agreste Paraibano

Gabriella Brasileiro Torres <gabriellabrasileiroo@gmail.com>

Alcilia Afonso de Albuquerque e Melo <kakiafonso@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

No campo da preservação do patrimônio histórico, surge um tema de grande importância que tem gerado debates extensos e estudos que exploram as mudanças nas relações humanas com suas construções ao longo dos séculos. O termo “patrimônio”, o qual inicialmente estava relacionado apenas a propriedades hereditárias, ao longo do tempo passou a abranger categorias mais amplas, principalmente a qualificação “histórico”. Monumentos foram também inicialmente concebidos como ferramentas para preservar a memória, e com o passar dos anos, passaram a ser valorizados também por sua beleza e prestígio. (CHOAY, 1999).

O sistema de valores desempenha um papel central na determinação da importância cultural atribuída pelos membros de uma comunidade aos seus edifícios (ZANCHETTI; HIDAKA, 2010). Este sistema leva à identificação de um imóvel como digno de proteção, representando o estágio final do reconhecimento coletivo.

A Carta de Burra, um documento do ICOMOS (1980), enfatiza que a conservação está intrinsecamente relacionada aos cuidados destinados a preservar as características e o significado cultural de um bem, incluindo preservação, restauração e manutenção. Em algumas circunstâncias, a conservação pode envolver obras mínimas de reconstrução ou adaptação, desde que atendam às necessidades práticas e exigências (ICOMOS, 1980). A pesquisa sobre o patrimônio industrial segue as orientações da Carta de Nizhny Tagil (2003), elaborada pelo TICCIH.

Neste contexto, este estudo foca na Fábrica Marques de Almeida, localizada na bairro central da cidade de Campina Grande, interior da Paraíba, distante 125 km (IBGE 2022) da capital João Pessoa. A cidade, com uma rica história cultural e industrial, foi um importante centro de produção de algodão durante as décadas de 1920 e 1930. A fábrica, especializada em fiação e tecelagem, desempenhou um papel fundamental na economia local. No entanto, o declínio do ciclo do algodão a partir da década de 1980 e a desativação das grandes empresas algodoeiras deixaram o patrimônio industrial em Campina Grande em estado de abandono. Atualmente, a fábrica abriga diferentes usos que têm levado à descaracterização de alguns espaços e fachadas.

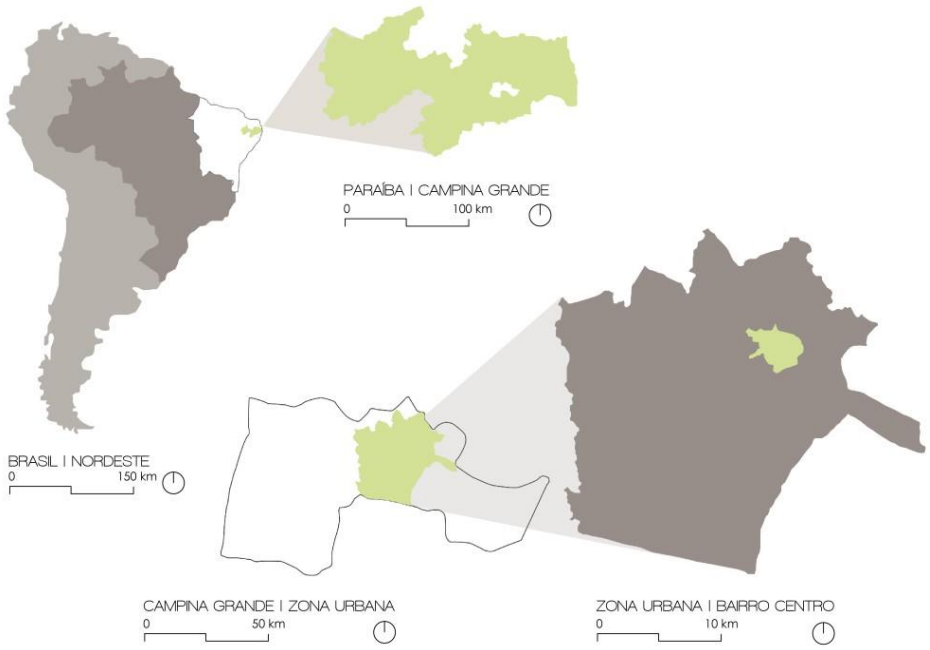


Figura 1. Cartograma de localização do Estado da Paraíba e da cidade de Campina Grande, com destaque para o bairro Centro. Fonte: SEPLAN (2017). Adaptado por Torres (2024).

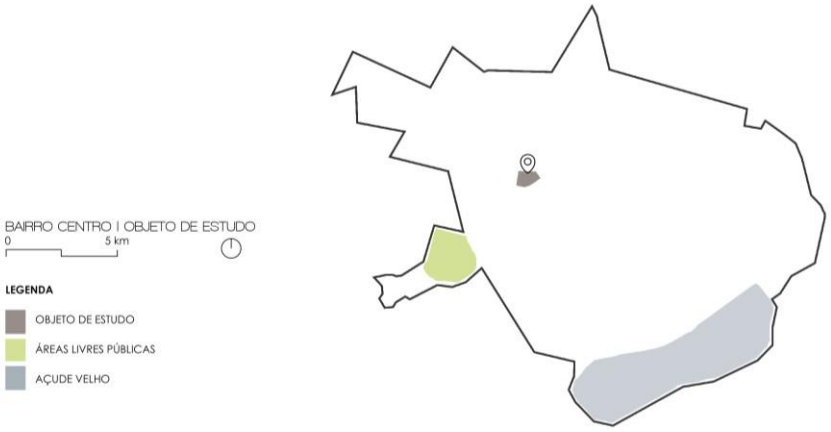


Figura 2. Cartograma de localização do objeto de estudo, a antiga Fábrica Marques de Almeida, em relação ao bairro Centro. Fonte: IBGE (2022). Adaptado por Torres (2023).

Diante disso, este estudo busca responder à questão: “Como desenvolver um estudo arquitetônico preliminar de restauro para a antiga Fábrica Marques de Almeida que promova sua função social e contribua para a revitalização da área central, considerando as demandas da cidade e a viabilidade técnica e financeira do projeto?”.

O objetivo geral é propor uma intervenção no patrimônio industrial edificado, visando impactar positivamente a região central e fomentar o desenvolvimento socioeconômico. Isto será alcançado por meio de um plano de reabilitação que resgata o caráter industrial do edifício e propõe usos compatíveis com sua história e as necessidades urbanas contemporâneas. Os objetivos específicos incluem realizar uma anamnese do edifício, diagnosticar os principais danos e propor um estudo preliminar de restauro.

METODOLOGIA

Dentro da estrutura metodológica adotada, priorizou-se a abordagem proposta por Afonso (2019), baseada em Mahfuz (2021), Frampton (1995), e Rovira e Gaston (2007), que oferece um conjunto de métodos divididos nas sete dimensões essenciais da arquitetura. Essas dimensões se dividem em duas esferas distintas: contextualização e caracterização.

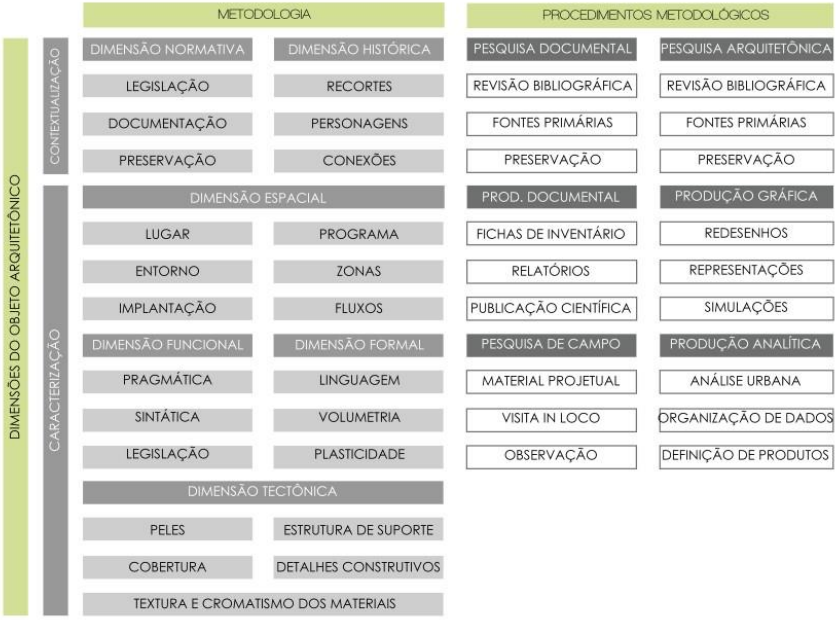


Figura 3. Metodologia e os procedimentos metodológicos gerais utilizados na pesquisa, bem como as dimensões de análise do objeto de estudo. Fonte: Afonso (2019). Adaptado pelo autores.

Na etapa de contextualização, a análise iniciou-se pela dimensão histórica, que envolveu a investigação do contexto temporal, social, econômico e cultural em que a Fábrica Marques de Almeida foi concebida e construída.

A dimensão normativa foi examinada a seguir, com a pesquisa das leis e regulamentos de preservação cultural nos âmbitos municipal, estadual e federal, visando compreender as proteções legais aplicáveis ao patrimônio.

A dimensão espacial foi explorada tanto no ambiente natural quanto no construído, dividindo-se em análise do espaço externo e interno. Para o espaço externo, considerou-se a leitura da paisagem, relevo, hidrografia, vegetação e clima. No espaço interno, o foco esteve nas soluções de implantação, programa de necessidades em planta baixa, zoneamento e relações entre os espaços.

Na etapa de caracterização, a análise tectônica concentrou-se nos elementos estruturais e construtivos, incluindo detalhes, junções e a relação entre materialidade e soluções projetuais. Esta análise incluiu a estrutura de suporte, peles, cobertura, detalhes construtivos e revestimentos.

A dimensão formal foi investigada considerando que as formas arquitetônicas carregam valores éticos, culturais e significados, abrangendo tanto a aparência externa quanto a estrutura essencial do espaço e da matéria.

A dimensão funcional analisou o uso da edificação ao longo do tempo, categorizando as funções em sintática, pragmática e semântica. A função sintática avaliou a relação da edificação com o entorno; a função pragmática, as relações da obra com seus usos e transformações; e a função semântica, o significado da edificação para a sociedade.

A dimensão da conservação, por sua vez, examinou o estado de conservação da edificação, com base nos princípios das Cartas de Burra (1980) e Veneza (1964), incluindo cuidados destinados a preservar as características culturais do bem, além de considerar aspectos legais de proteção e patologias construtivas resultantes do uso e processo construtivo.

As diretrizes para intervenção no patrimônio industrial baseiam-se em Afonso (2019), Ribeiro (2016), Piñon (2006), e Kühl (2009), evidenciando a importância da preservação e restauração dos monumentos como uma disciplina interdisciplinar que requer a colaboração de diversas áreas do conhecimento, como a engenharia civil, especialmente na análise e tratamento de problemas patológicos.

APORTE TEÓRICO

Preservação Histórica

Em sua obra "Alegoria do patrimônio", Choay (1999) analisa etimologicamente as mudanças na conceituação do termo "patrimônio" no ocidente e oriente. Compreender a evolução dos conceitos e motivações subjacentes é crucial para desenvolver estratégias eficazes de conservação. Zanchetti e Hidaka (2010) destacam que o reconhecimento do valor de uma edificação ocorre antes mesmo de ela se tornar patrimônio, sendo o sistema de valores central para determinar a importância cultural atribuída por uma comunidade.

A Carta de Burra (1980) esclarece que a conservação está relacionada aos cuidados para preservar as características e a significação cultural de um bem, abrangendo preservação, restauração e manutenção (ICOMOS, 1980). Esta carta estabelece diretrizes para uma prática cautelosa da conservação, evitando alterações significativas e promovendo a continuidade e apreciação da significância cultural ao longo do tempo.

Patrimônio Industrial

Este estudo dedica-se ao patrimônio industrial, considerando o contexto do crescimento econômico de Campina Grande nesse setor. Azevedo (2010) ressalta que a pesquisa e conservação do patrimônio industrial ainda são dispersas. Reconhecer o patrimônio industrial como parte integrante do patrimônio cultural é essencial para compreender e promover a memória e história da industrialização, o qual inclui vestígios da cultura industrial com valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios, maquinarias, oficinas, fábricas, minas, locais de processamento, entrepostos, armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, além de locais sociais como habitações e locais de culto ou educação (AZEVEDO, 2010).

Restauração

Cesare Brandi, em sua obra "Teoria da Restauração" (1963), sintetizou suas experiências práticas e teóricas sobre restauro, influenciando a elaboração da Carta de Restauro Italiana de 1972 e as filosofias atuais de restauração. Brandi defendia que cada obra de arte é única e requer uma análise completa para preservar sua identidade artística original (CARMO *et al.,* 2016).

A restauração deve basear-se em uma compreensão aprofundada da obra, considerando seus aspectos físicos, formais e históricos, o que corrobora com Kühl (2009) ao afirmar que a restauração é um ato crítico e metodológico, que envolve múltiplas disciplinas e a consideração de diversos aspectos históricos, materiais e documentais. A autora também enfatiza que o restauro deve ser visto como uma transformação inteligente e ponderada, promovendo um equilíbrio entre a preservação do passado e as necessidades do presente e do futuro (KÜHL, 2009).

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Anamnese

A avaliação das condições atuais da Fábrica Marques de Almeida incluiu uma inspeção detalhada das estruturas remanescentes, identificando tanto os aspectos bem conservados quanto os que necessitam de intervenção urgente. Foram observadas áreas que sofreram degradação devido ao abandono e à falta de manutenção, destacando a necessidade de um plano de conservação e restauração.

4.1.1 Dimensão Normativa

De acordo com o Plano Diretor Municipal de Campina Grande (2006), a Fábrica Marques de Almeida está inserida na Zona de Recuperação Urbana e protegida por diversas leis que reconhecem seu valor histórico e arquitetônico, como o Decreto Estadual N. 25.139, de 28 de junho de 2004, indicativo das Áreas de Preservação Rigorosa (APR), e o Decreto Estadual N. 33.816, de 5 de abril de 2013, que enfatiza a área de entorno como espaço de amortecimento, transição e manutenção da ambiência da APR. No entanto, a pesquisa revelou a necessidade de uma maior fiscalização e de políticas públicas mais efetivas para garantir a preservação do patrimônio industrial de Campina Grande.

4.1.2 Dimensão Histórica

Em Campina Grande, na região de Boninas, foi construído seu primeiro cemitério decorrente da epidemia de cólera em 1856, sendo seu terreno leiloado anos depois devido ao crescimento econômico da cidade. Em 1922, os irmãos Marques de Almeida fundaram a fábrica de sabão Jacaré, entretanto, se transferiram para Boninas em 1925, com um novo prédio em estilo "Bolo de Noiva", inaugurado em 1928. A fábrica operou fiação e tecelagem até 1983, contribuindo significativamente para o desenvolvimento urbano de Campina Grande.

Figura 5. Fábrica Marques de Almeida. 1930. Fonte: APMCG (1960).

Figura 6. Fábrica Marques de Almeida. Década de Atualmente. Fonte: Torres (2023).

4.1.3 Dimensão Espacial

O uso estratégico do espaço externo para armazenamento e transporte, aliado à organização interna das máquinas e áreas de produção, refletiu um planejamento eficiente e voltado para a maximização da produtividade (figura 7). No entanto, a deterioração de algumas áreas externas e a obsolescência de certas instalações internas evidenciam a urgência de intervenções.

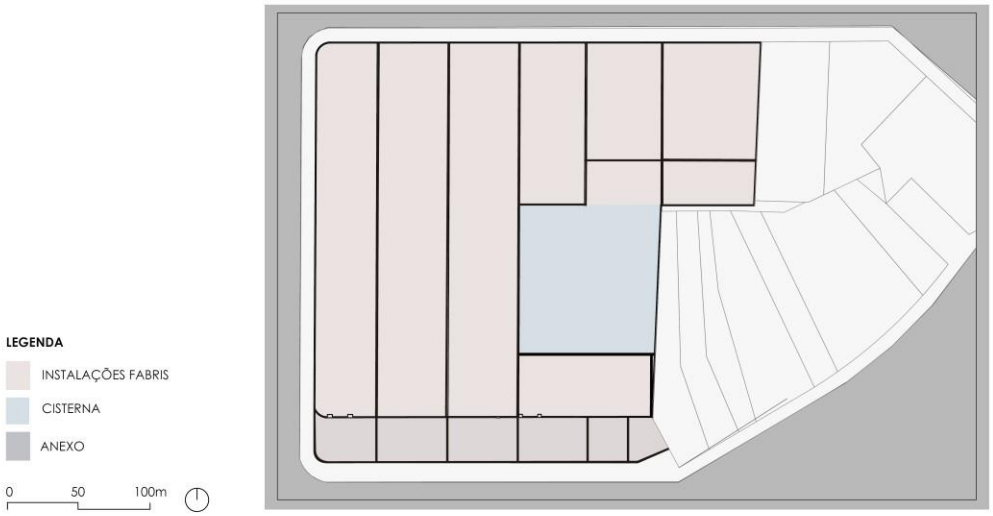


Figura 7. Planta baixa atual esquemática. Fonte: Lima *et al.* (2019)

4.1.4 Dimensão Tectônica

A edificação apresenta uma metodologia tradicional com paredes de alvenaria possivelmente sem pilares. Entretanto, qualquer intervenção requer ensaios técnicos para verificar a integridade estrutural e garantir a segurança e preservação histórica.

4.1.5 Dimensão Formal

A dimensão formal destacou a importância estética eclética da fábrica, cujas formas arquitetônicas refletem não apenas uma função prática, mas também um valor cultural e

histórico significativo. Os edifícios ecléticos fundem diferentes vocabulários estilísticos, criando uma complexa composição de volumes e detalhes, como frontões, torres e varandas, muitas vezes adornadas com uma profusão de ornamentos, como colunas esculpidas e frisos decorativos.

4.1.6 Dimensão Funcional

A dimensão funcional revelou as transformações que a fábrica sofreu ao longo do tempo, adaptando-se às mudanças no mercado e nas tecnologias. Originalmente produtora de sabão, a fábrica expandiu suas operações para incluir tecidos e outros produtos.

4.1.7 Dimensão da Conservação

A dimensão de conservação mostrou que componentes como estrutura, pilares, paredes externas e internas, instalações hidrossanitárias e esquadrias estão categorizadas em mal estado. A implementação de técnicas modernas, aliadas a um plano de gestão bem estruturado, podem garantir a preservação e a reutilização da fábrica, integrando-a novamente à vida socioeconômica de Campina Grande.

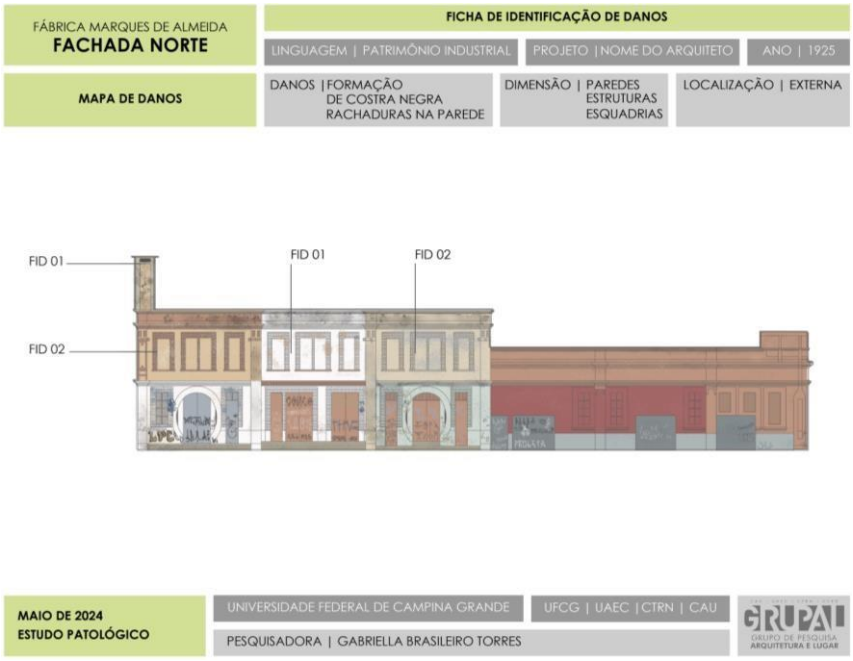


Figura 9. Representação da fachada norte. Fonte: Torres (2024)

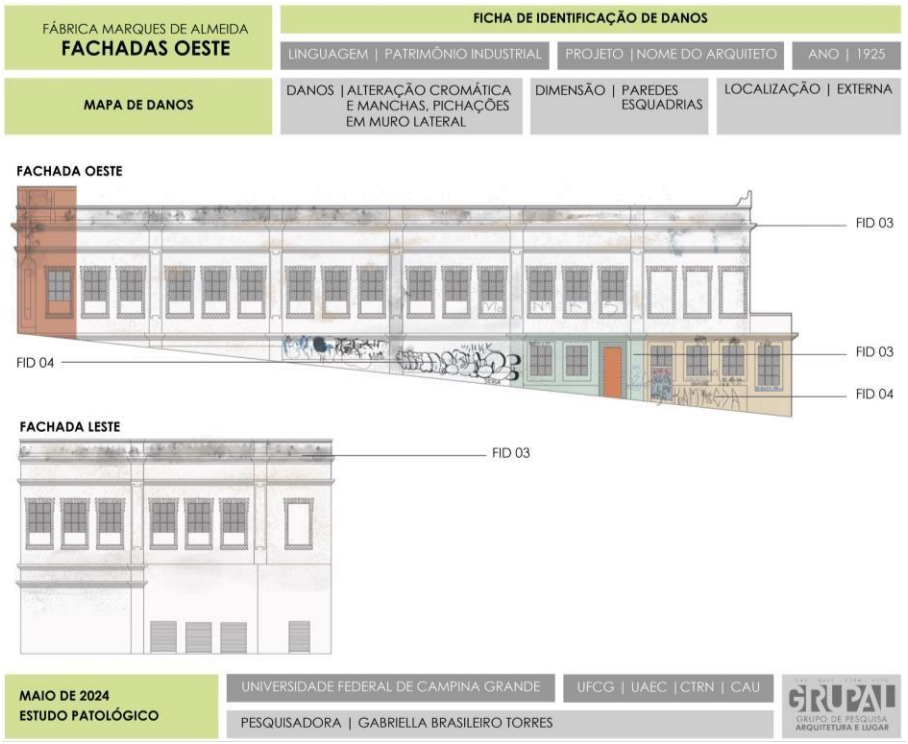


Figura 10. Representação das fachadas leste e oeste. Fonte: Torres (2024)

Figura 11. Ficha de Identificação de Danos 01, 02 e 03. Fonte: Torres (2024)

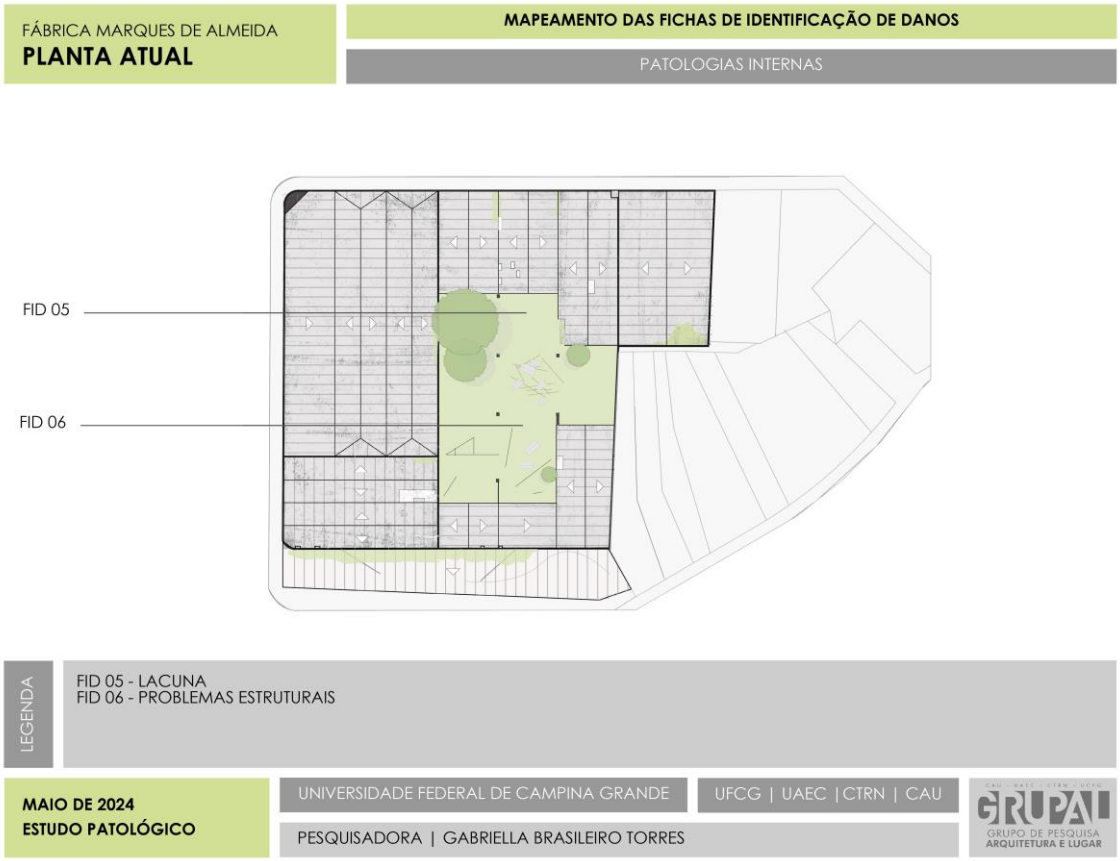


Figura 12. Representação da planta baixa de coberta. Fonte: Torres (2024)

Figura 13. Fichas de Identificação de Danos 04, 05 e 06. Fonte: Torres (2024)

TABELA DE CONSERVAÇÃO

DIMENSÕES	COMPONENTE	RUIM	REGULAR	BOM	PATOLOGIAS
COBERTURA	ESTRUTURA				CORROSÃO METÁLICA, LACUNAS, ATAQUE DE INSETOS XILÓFAGOS, COLAPSO
	TELHAS				CROSTA NEGRA, FORMAÇÃO BIOLÓGICA, LACUNAS, CORROSÃO METÁLICA
ESTRUTURA	PILAR				DESTACAMENTO, FISSURAS, CROSTA NEGRA, BOLOR
VEDAÇÕES	PAREDES EXTERNAS				CROSTA NEGRA, RACHADURAS E FISSURAS, ALTERAÇÃO CROMÁTICA, VANDALISMO, ELEMENTO PARASITÁRIO, LACUNA
	PAREDES INTERNAS				BOLOR, PRESENÇA DE VEGETAÇÃO, RACHADURAS E FISSURAS, FORMAÇÃO BIOLÓGICA, CORROSÃO METÁLICA
INSTALAÇÕES	HIDROSSANITÁRIAS				CONTAMINAÇÃO BIOLÓGICA
PELES	ESQUADRIAS				ELEMENTO PARASITÁRIO

Figura 14. Resultados do estudo patológico através das FIDs. Fonte: Torres (2024)

GRÁFICO DO PERCENTUAL DE MANIFESTAÇÃO PATOLÓGICA POR DIMENSÃO

DIMENSÕES		PARECER CRÍTICO DA ANÁLISE
COBERTURA	25,00%	DIANTE DO COLAPSO PARCIAL DA COBERTURA, QUE DEIXOU PARTE DA ESTRUTURA DA EDIFICAÇÃO EXPOSTA AS INTEMPÉRIES CLIMÁTICOS, É INEGÁVEL QUE O ESTRUTURAL APRESENTA SINAIS ALARMANTES DE DETERIORAÇÃO. O APARECIMENTO DE BOLOR, FISSURAS, CROSTA NEGRA E DESTACAMENTO INDICAM DANOS SIGNIFICATIVOS QUE COMPROMETEM SUA ESTABILIDADE E SEGURANÇA. ALÉM DISSO, A PRESENÇA DE CONTAMINAÇÃO BIOLÓGICA NA CISTERNA E NAS VEDAÇÕES AGRAVA AINDA MAIS A SITUAÇÃO, EVIDENCIANDO UMA FALHA NA MANUTENÇÃO E PROTEÇÃO ADEQUADAS DESSES COMPONENTES, PODENDO RESULTAR EM PROBLEMAS DE SAÚDE COMO INFECÇÕES RESPIRATÓRIAS, ALERGIAS E DOENÇAS DERMATOLÓGICAS. . FISSURAS, CROSTAS NEGRAS, INFESTAÇÕES POR CUPINS SÃO APENAS ALGUNS DOS MUITOS PROBLEMAS QUE CONTRIBUEM PARA A DEGRADAÇÃO GERAL DA EDIFICAÇÃO, TORNANDO IMPERATIVA UMA INTERVENÇÃO URGENTE PARA EVITAR DANOS IRREVERSÍVEIS E GARANTIR A INTEGRIDADE DO IMÓVEL. ALÉM DOS RISCOS ESTRUTURAIS IMINENTES, É CRUCIAL CONSIDERAR OS IMPACTOS À SAÚDE DOS OCUPANTES E FREQUENTADORES DO LOCAL, ESPECIALMENTE COM A PRESENÇA DE SEIS COMÉRCIOS EM ATIVIDADE. A EXPOSIÇÃO PROLONGADA A PILARES COM BOLOR E CROSTA NEGRA PODE AGRAVAR CONDIÇÕES RESPIRATÓRIAS PRÉ-EXISTENTES E DESENCADEAR NOVOS PROBLEMAS DE SAÚDE. DIANTE DESSE CENÁRIO, É IMPERATIVO QUE MEDIDAS URGENTES SEJAM TOMADAS PARA GARANTIR A SEGURANÇA ESTRUTURAL E SANITÁRIA DO LOCAL, VISANDO PROTEGER A SAÚDE E O BEM-ESTAR DE TODOS OS ENVOLVIDOS.
ESTRUTURA	16,67%	
VEDAÇÕES	50,00%	
INSTALAÇÕES	4,17%	
PELES	4,17%	

Figura 15. Resultados do percentual patológico por dimensão. Fonte: Torres (2024)

Propostas de Intervenção

Com base nas análises detalhadas, as propostas de intervenção para a Fábrica Marques de Almeida visam à sua restauração e revitalização de maneira integrada e sustentável. Primeiramente, é essencial empreender uma conservação e restauro estrutural, incluindo a reparação das áreas danificadas, o reforço estrutural onde necessário e a preservação dos materiais e técnicas construtivas originais. A requalificação funcional da fábrica é igualmente vital, uma vez que a adaptação dos espaços internos para novos usos contemporâneos permitirá que a fábrica atenda às demandas modernas sem comprometer seu valor histórico.

Um plano de gestão e manutenção é necessário para assegurar a longevidade da fábrica, além da criação de programas educativos e de sensibilização destacando a importância do patrimônio industrial, engajando a comunidade e os visitantes, promovendo a valorização da história local e o entendimento da relevância cultural da fábrica.

Figura 16. Perspectiva do estudo preliminar proposto. Fonte: Torres (2024)

Figura 17. Perspectiva do estudo preliminar proposto. Fonte: Torres (2024)

Figura 18. Imagem interna da área de convivência da proposta para a Fábrica Marques de Almeida. Fonte: Torres (2024)

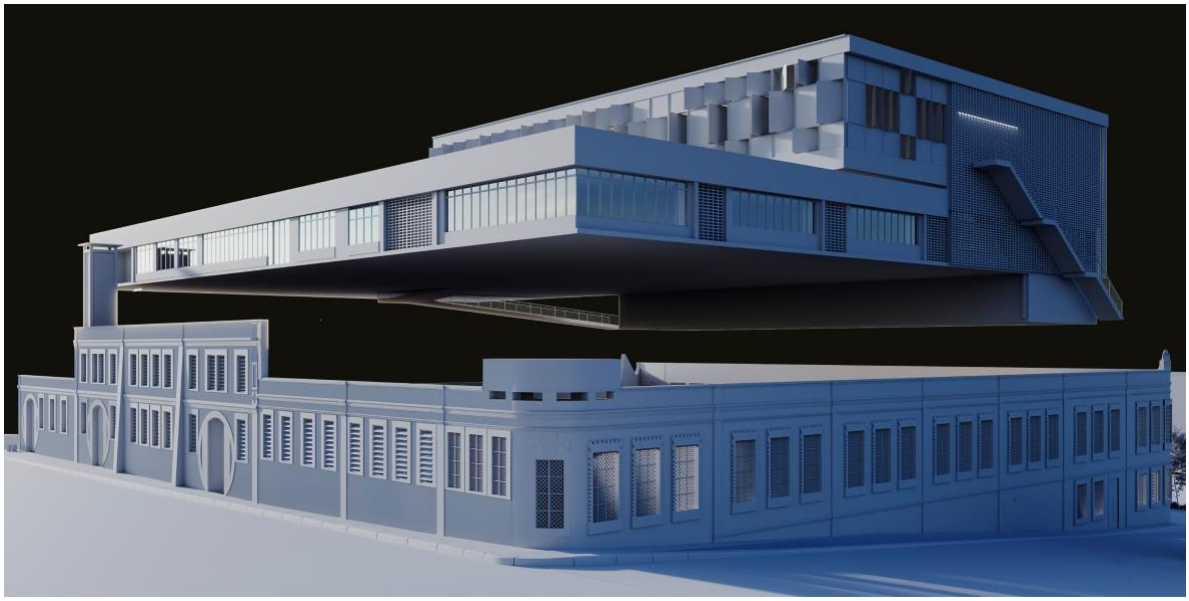


Figura 19. Vista explodida da proposta da edificação. Fonte: Torres (2024)

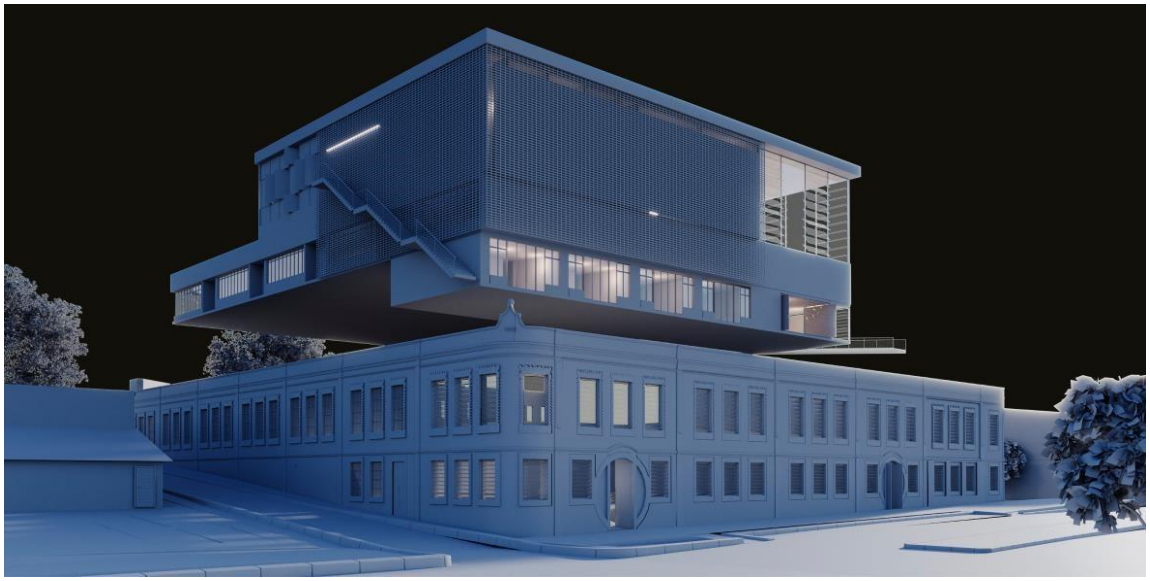


Figura 20. Vista explodida da proposta da edificação. Fonte: Torres (2024)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo destaca a importância da preservação do patrimônio industrial, focando na Fábrica Marques de Almeida em Campina Grande, Paraíba. Propõe-se uma revitalização para reintegrar a fábrica ao contexto urbano atual, preservando suas características arquitetônicas originais e adaptando-a a novos usos, como espaços comerciais e culturais.

A pesquisa documental e bibliográfica revelou a importância histórica do edifício e sua relevância no patrimônio industrial. A revitalização visa proteger a integridade histórica e fomentar o desenvolvimento econômico e cultural da região. A reutilização adaptativa é apresentada como uma estratégia sustentável, essencial para conectar o passado urbano às aspirações futuras da comunidade. A análise sugere futuras pesquisas e reforça a importância contínua da preservação do patrimônio industrial para celebrar o passado e enriquecer o presente e o futuro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFONSO, A. A. M. **Notas sobre métodos para a pesquisa arquitetônica patrimonial.** Revista Projetar – Projeto e Percepção do Ambiente, v.4, n.3, p. 54-70, 12 dez. 2019.

ARAÚJO, J. B. Breve histórico acerca da representação do algodão no desenvolvimento da cidade de Campina Grande-PB. In: **V Encontro Nordestino de História**, Recife - UFPE, outubro de 2004.

AZEVEDO, E. B. **Patrimônio industrial no Brasil.** Revista Arq.Urb, n. 3, p. 11-22, 2010.

BRANDI, C. **Teoria da Restauração.** Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia - Ateliê Editorial, Coleção Artes & Ofícios, 2008.

CARMO, F. H.; VICHNEWSKI, H.; PASSADOR, J.; TERRA, L. **Cesare Brandi:** uma releitura da teoria do restauro crítico sob a ótica da fenomenologia. Arquitextos, São Paulo, ano 16, n. 189.01, Vitruvius, fev. 2016.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Editora UNESP. 1999.

FRAMPTON, K. **Studies in tectonics culture**. Cambridge. Massachussets. The MIT Press.1995

ICOMOS. **Carta de Burra.** Burra, Austrália: 1980.

KÜHL, B.M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização.** Problemas teóricos de restauro. Cotia, Ateliê / FAPESP, 2009, pp. 59-100.

MAHFUZ, Edson. **Reflexões sobre a construção da forma pertinente.** Arquitextos,São Paulo, ano 04, n.
045.02, Vitruvius, fev. 2004. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.045/606. Acesso em 20/out/2018

PIÑÓN, H. **Teoria do projeto.** Traduzido por E. Mahfuz. Porto Alegre: Livraria do arquiteto. 2006

RIBEIRO, R.; NÓBREGA C. (org). **Projeto e patrimônio:** reflexões e aplicações. Rio de Janeiro: Rio Books,2016.

ROVIRA, T.; GASTÓN, C. **El proyecto Moderno:** Pautas de Investigación. Barcelona: Ediciones UPC, 2007

TINOCO, J. **Mapa de danos.** Recomendações básicas. Recife: CECI/MDU, 2009
VIÑAS, Salvador Muñoz. Contemporary theory of conservation. Oxford e Burlington: Elsevier ButterworthHeinemann, 2005.

ZANCHETI, S. M.; HIDAKA, L. A construção da significância cultural das cidades patrimônio da humanidade. In: **1º Colóquio Ibero-Americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto:** Desafios e Perspectivas, Belo Horizonte, agosto de 2010.

A preservação do Patrimônio Arquitetônico Industrial em Pernambuco

Alcilia Afonso de Albuquerque e Melo <kakiafonso@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

O artigo possui como objeto, uma reflexão sobre a preservação de alguns recortes tipológicos do patrimônio arquitetônico industrial em Pernambuco, e tem como objetivo analisar o estado da arte de alguns acervos ainda existentes no Estado. O livro "Patrimônio industrial arquitetônico em Pernambuco. Recortes tipológicos" (AFONSO, 2024) será usado como base para essa reflexão, pois realizou um resgate do acervo arquitetônico industrial, em suas diferentes tipologias, a partir da temática dos engenhos de açúcar, fábricas têxteis, pátios ferroviários, portos marítimos, indústrias e modernidade, entre outros (figura 1).

Figura 1. Capa do livro Patrimônio industrial arquitetônico em Pernambuco. Recortes tipológicos
Fonte: Afonso. 2024.

É fundamental trazer à tona nesse evento, uma discussão em nível nacional, do que tem sido realizado em prol da preservação, documentação e conservação das obras que compõem os recortes selecionados e presentes nessa obra, que servirá de aporte teórico para a análise. Observa-se que, na contemporaneidade, as cidades, como arquivos da história e da memória coletiva, constituídos por seus respectivos acervos patrimoniais, estão cada vez mais desenvolvendo um processo de "apagamento da memória" ou passando por processos de "traumas urbanos".

Como forma de atuar diretamente na conscientização social sobre o tema, esse livro foi proposto como uma ação de educação patrimonial sobre a importância de (re) reconhecer, valorizar e preservar o acervo do patrimônio industrial de Pernambuco, a ser trabalhado como instrumento de educação patrimonial em prol do reconhecimento, valorização, apropriação e preservação desse acervo.

Sabe-se que o patrimônio industrial é extremamente vulnerável e está sempre em risco, e muitas vezes é perdido devido à falta de consciência, conhecimento, reconhecimento ou proteção, mas também devido ao efeito de uma economia em mudança, percepções negativas, problemas ambientais ou devido às suas grandes dimensões e complexidade. (ICOMOS, 2011, s.d.).

Quanto à relação do patrimônio industrial e Pernambuco, sabe-se que a Capitania de Pernambuco foi a mais rica das capitanias da América portuguesa durante o ciclo do açúcar, e alcançou o posto de maior produtora mundial da commodity, e segundo o professor Geraldo Gomes:

> O açúcar foi o produto de exportação mais importante durante todo o período colonial brasileiro, não tendo sido superado nem mesmo pelo ouro extraído de Minas Gerais. As unidades de produção - as usinas - eram o assentamento rural que se espalhava nas regiões litorâneas de São Paulo, Rio de Janeiro e Nordeste. (GOMES. 2002 p.76)

Hoje, a produção industrial de uma maneira em geral, em Pernambuco, é uma das maiores do Norte-Nordeste, destacando-se as indústrias navais, automotiva, química, metalúrgica, de vidros planos, eletrônica, minerais não metálicos, têxtil e alimentícia. Atualmente, o Complexo Industrial e Portuário de Suape, localizado na área portuária de mesmo nome, Região Metropolitana do Recife, é o principal polo industrial estadual.

E, por primeira vez, no Nordeste brasileiro, há um livro voltado especificamente para a discussão e resgate de um acervo arquitetônico de forma mais genérica e ampla, contemplando as diferentes tipologias, relacionadas aos ciclos econômicos como o açúcar, o algodão e a industrialização moderna incentivada por entidades como a SUDENE/ Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste, que muito contribuíram para o crescimento regional, reduzindo as desigualdades em relação à região sudeste brasileira.

MÉTODOS

Para a realização da pesquisa que embasou a análise, a metodologia adotada se apoiou em Serra (2006), que colocou que o método implica, antes de tudo, em atividades ordenadas, tarefas colocadas sequencialmente e a partir de um plano de ação racional. O autor entende que a pesquisa é formada por um processo, circundado por um sistema, que a complementa. Entende que o processo, é o objeto analisado através de um tempo, e o sistema, “um conjunto de objetos entendidos como uma totalidade de eventos, pessoas ou ideias que interagem uns com os outros” (Serra, 2006, p.70), contribuindo para a formação do processo. Estes são representados por seu contorno, por uma definição ou pela enumeração dos elementos que o compõem, como também pelas interações entre eles e entre o sistema e seu entorno (figura 2).

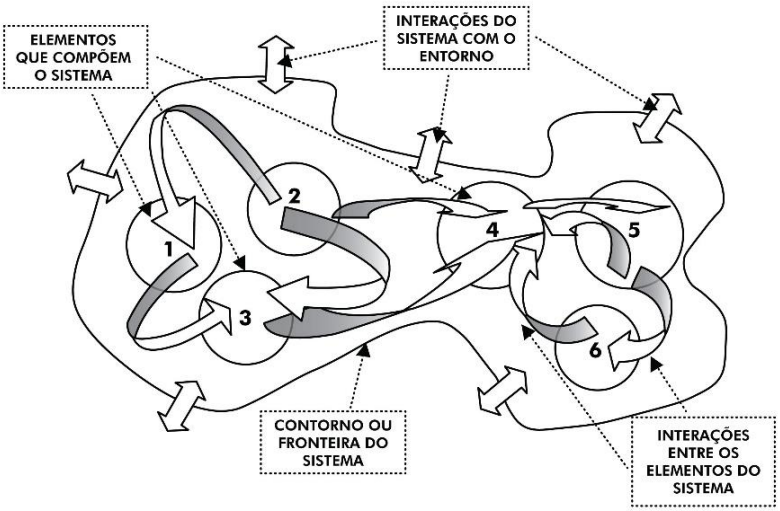


Figura 2. Esquema metodológico proposto por Serra (2006). Fonte: Serra, 2006, p.70.

Dessa maneira, o percurso metodológico da pesquisa realizada ao longo de anos trabalhou a investigação sobre cada exemplar de forma isolada, sendo cada tipologia arquitetônica industrial tratada com um objeto de estudo específico e com suas devidas peculiaridades: procurando entender aquele processo e o sistema que o circundava, seus condicionantes históricos, geográficos, econômicos, sociais, culturais e tecnológicos.

Cada objeto que compôs a pesquisa está presente no livro produzido e não cabe aqui, destrinchar cada um deles, devido ao pequeno espaço desse documento, mas, informa-se que houve pontos em comum nesse caminho investigativo, composto por etapas de coletas de fontes primárias e secundárias, leituras específicas temáticas de cada recorte temporal tratado, colocando ainda, que, após os estudos bibliográficos, com informações atualizadas encontradas de forma física, ou virtual, em portais, blogs, dissertações e teses doutorais, redes sociais, as visitas de campo às obras estudadas foram fundamentais para a compreensão e percepção da realidade *in loco,* gerando ainda uma rica documentação imagética com levantamentos fotográficos.

A organização do material para seleção e análises necessárias foram complementadas muitas vezes com redesenhos projetuais, edições de imagens, elaboração de mapas, e reflexões sobre as considerações de cada caso investigado.

Para as análises arquitetônicas do patrimônio edificado industrial, como edifícios isolados ou específicos, por exemplo- utilizou-se a metodologia proposta por Afonso (2019) que analisa as sete dimensões arquitetônicas abordando as questões referentes à : 1) normativas; 2) questões históricas; 3) análises espaciais externas (o lugar) e espaciais internas (solução do programa em planta); 4) análise construtiva ou tectônica (estrutura, cobertura, peles, detalhes e materialidade); 5) análise funcional (sintática pragmática e semântica); 6) análise formal; 7) estudos sobre a conservação, que colabora na compreensão do objeto a receber a intervenção.

Esse olhar dedicado a cada dimensão permite que o pesquisador faça uma imersão na obra, dialogando com os vários elementos que compõem a arquitetura (figura 3).

Figura 3. Esquema metodológico para análise das dimensões arquitetônicas. Fonte: Afonso (2019).

RESULTADOS

Figura 4. Vinheta da parte I/ Aporte teórico. Fonte: Afonso (2024, p.14-15).

Apoiados em um referencial teórico, tais como, a Carta de Nizhny Tagil (ICOMOS, 2003) e os Princípios de Dublin (ICOMOS, 2011), que são documentos básicos e sempre consultados em estudos sobre o tema do patrimônio industrial (figura 4), além do livro citado anteriormente (AUTORA, 2024), a análise chegou a alguns resultados sobre a preservação dos recortes tipológicos selecionados:

1) Quanto à preservação dos engenhos de açúcar (figura 5), uma das primeiras tipologias industriais arquitetônicas observou-se que:

> O Instituto de Patrimônio Histórico Nacional/IPHAN vem realizando uma série de estudos sobre o patrimônio açucareiro de Pernambuco, e em 1982 foram inventariados 120 engenhos pelo Programa de Preservação dos Sítios Históricos do Interior/PPSHI. Através desse e de outros inventários realizados, levantou-se que somente na região de Suape, zona da mata sul do Estado - das 550 unidades levantadas, 40% estão como resquícios arqueológicos, 15% em estado médio de degradação, 15% em avançado estado de degradação, e 15% arruinado. Constatou-se ainda a existência de mais 120 engenhos em 37 municípios pernambucanos, totalizando assim 670 conjuntos em todo o Estado, tanto na região territorial da Zona da Mata Sul, quanto na Zona da Mata Norte. (AFONSO, 2024, p.54)

Novos modelos de gestão para a preservação dos engenhos estão sendo desenvolvidos pelo Governo do Estado de Pernambuco, além de boas práticas para a preservação do acervo, desenvolvidas por pessoas físicas ou jurídicas, citando o caso, dos Engenhos Poço Comprido e Jundiá (Vicência); e Uruaê (Condado).

> Independentemente da proteção legal por parte do Estado, seja em nível federal, estadual, ou municipal, algumas famílias vêm procurando novos modelos de gestão para a preservação do acervo. Na Zona da Mata Norte do Estado, alguns conjuntos tornaram-se atrativos ao turismo ecológico e cultural e são preservados pelos proprietários, como vem ocorrendo no Engenho Uruaê (Condado) e no Engenho Jundiá (Vicência). (AFONSO, 2024, p.58)

Figura 5. Vinheta da parte II/ Engenhos de açúcar. Fonte: Afonso (2024, p.46-47).

2) Sobre as fábricas têxteis (figura 6), foram observadas as ações de preservação de quatro complexos fabris: 1) Em Recife: A Fábrica Macaxeira e a Fábrica Tacaruna; 2) Em Camaragibe: Companhia Industrial de Pernambuco/ CIPER (figura 4); 3) Em Paulista: Companhia de tecidos Paulista/ CTP: compostas das antigas Fábricas Arthur e Aurora.

Cada uma delas apresenta estados de conservação distintos, com problemas específicos, estando em uma melhor situação de preservação, a Fábrica da Macaxeira, que tem parte de seu conjunto reutilizado na área educacional, e outra, em um parque ambiental.

A Fábrica Tacaruna sofreu ao longo dos anos, várias tentativas de intervenções, mas não lograram sucesso; A antiga Companhia de tecidos Paulista/ CTP já perdeu grande parte

de seu patrimônio, e o que restou foram apenas algumas chaminés que marcam a paisagem urbana.

De uma maneira em geral, pode-se afirmar que esses locais “têm sido reféns de megaprojetos que prometem desenvolvimento econômico atropelando a legislação urbanística e ambiental, esquivando-se da participação popular e da transparência, muitas vezes revelando arranjos público-privados nada impessoais”, conforme colocou Cisneiros (2018, s/p).

Figura 6. Vinheta da parte III/ Fábricas têxteis. Fonte: Afonso (2024, p.86-87).

3º) Quanto aos conjuntos ferroviários (figura 7), além do trabalho realizado pelo Inventário ferroviário do IPHAN/ PE, a sociedade acadêmica também vem contribuindo com pesquisas importantes desenvolvidas por Lopes (2017), Cardoso (2020), entre outros.

Figura 7. Vinheta da parte III/ Fábricas têxteis. Fonte: Afonso (2024, p.176-177)

Em nível estadual, a FUNDARPE abriu o processo de tombamento temático do patrimônio ferroviário no ano de 2001, sendo ampliado em 2006, com o segundo edital, que passou a abranger todo o acervo em sua diversidade de elementos (FUNDARPE, 2014). Atualmente, a equipe técnica que atua na Unidade de Preservação da Gerência Geral de Preservação do Patrimônio Cultural da FUNDARPE está em fase conclusiva do exame técnico do processo de tombamento, que inclui a segunda linha férrea mais antiga do Brasil, com 158 estações ferroviárias e 800 imóveis inventariados, contendo mais de três mil bens móveis e integrados.

4°) Quanto aos portos marítimos (figura 8), foi analisado o caso do Porto de Recife, observando-se que o bairro que abriga o antigo porto, recebeu mais de R$ 90 milhões de investimento para renovação urbana ao longo da última década. A legislação municipal, estadual e federal, bem como a participação ativa do setor público, tem facilitado e estimulado os investimentos privados voltados para a estruturação de um ambiente de negócios de escala mundial, conforme será visto no artigo.

Figura 8. Vinheta da Parte V/ Porto marítimo. Fonte: Afonso (2024, p.212-213).

5º) Quanto às fábricas produzidas na modernidade (figura 9), foram selecionadas: Cilpe/ Empresa de industrialização de lacticínios de Pernambuco (Recife, projeto do arquiteto carioca Luiz Nunes,1934); Somassa. (Petrolina, projetada pelo arquiteto pernambucano Armando de Holanda, 1974); Hering Nordeste S.A. Malhas (Paulista, projeto do arquiteto esloveno Hans Broos, 1973-78); Bombril. (Abreu e Lima, projetada pelo escritório do arquiteto carioca Acacio Gil Borsoi, 1979-83). Com exceção da Cilpe, todas as demais receberam incentivos da SUDENE/ Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste.

Os projetos construídos dessas fábricas utilizaram soluções projetuais modernas, com estruturas modulares, em concreto armado, algumas como por exemplo, as Fábricas da Hering e da Bombril possuindo grandes coberturas com estruturas metálicas, paredes vazadas com cobogós, que melhoravam o clima dos espaços de trabalho e produção, criando assim um rico acervo de obras industriais modernas adaptadas ao clima tropical

do nordeste brasileiro, sendo inclusive premiadas nacionalmente, como ocorreu com o projeto desenvolvido por Hans Broos para a fábrica da Hering Nordeste (figura 6).

Na análise observou-se que três delas estão desativadas, com exceção da fábrica da Bombril; uma em estado de ruínas (Cilpe); duas sendo reutilizadas, estando a Somassa, com prédios voltados a usos educacionais, e a Hering NE, abrigando um condomínio industrial.

Figura 9. Vinheta da Parte VI/ Indústria e modernidade. Fonte: Afonso (2024, p.236-237).

Quando à proteção patrimonial cultural legal, apenas a Cilpe e a Tacaruna são tombadas em nível estadual, estando as demais, desprotegidas legalmente, correndo riscos de demolição ou descaracterização.

CONCLUSÃO

No Brasil, pode-se afirmar que a especulação imobiliária domina as políticas urbanas, em favor da preservação cultural, e a agenda política rejeita as ações mais contundentes. O cenário de conservação de grande parte do patrimônio industrial pernambucano é de guerra, destruição, descaracterização e abandono, sendo exemplos dessa colocação, as fábricas da Cilpe e da Tacaruna, em Recife.

Infelizmente, estamos muito atrasados em termos de conservação do patrimônio arquitetônico industrial, e o que temos são bons casos isolados, como por exemplo, alguns engenhos de cana-de-açúcar, que vêm sendo reutilizados, como o Jundiá, Poço Comprido, Uruaê- e os projetos de revitalização urbana e arquitetonica da área portuária de Recife, que têm funcionado, mas observa-se que, mesmo assim, ainda é urgente uma política mais séria e constante na área do patrimônio industrial pernambucano, que possa agir de forma mais eficiente na área, para que possam ser realizados mais projetos de revitalização e reuso, de maneira correta para a conservação dos acervos patrimoniais industriais.

Espera-se que este artigo sirva de reflexão para que as diversas e distintas tipologias industriais que são esquecidas, não só em Pernambuco, mas também, em diversas

cidades brasileiras, possam ser devidamente observadas, resgatadas, valorizadas e revitalizadas. Até quando ficaremos assistindo as demolições, descaracterizações das áreas industriais? Proteger e conservar apenas as chaminés desses lugares, não é preservação. Tem-se que ir mais além, não deixar que se destruam os equipamentos desses conjuntos industriais que compõem o acervo de uma forma em geral.

Espera-se assim, que através da apresentação de tais reflexões no evento, a semente frutifique através de discussões com nossos colegas pesquisadores, e que um dia o nosso Brasil possa valorizar, preservar e reutilizar esses lugares de memória que fazem parte da nossa história, mas são tão esquecidos e desvalorizados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFONSO, Alcilia. **Patrimônio industrial arquitetônico em Pernambuco. Recortes Tipológicos**. Recife: editora CEPE.2024.

AFONSO, Alcilia. Notas sobre métodos para a pesquisa arquitetônica patrimonial. **Revista Projetar - Projeto e Percepção do Ambiente**, [S. l.], v. 4, n. 3, p. 54–70, 2019. Disponível em: https://periodicos.ufrn.br/revprojetar/article/view/18778. Acesso em: 6 jun. 2024.

ANDRADE, Manuel C. **Pernambuco Imortal: evolução histórica e social de Pernambuco**. Recife: Ed. Cepe.1997.

CHOAY, Françoise. A **Alegoria do Patrimônio.** São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP.2001.

CISNEIROS, Leonardo**. Blog Direitos Urbanos. Recife. Porque a cidade é feita pelas pessoas**. Em: https:// direitosurbanos.wordpress.com/tag/patrimonio-historico/. Publicado em> 08 fev. 2018. Acesso em: 01 out. 2019

FREIRE, Maria Emília. **Patrimônio ferroviário: por uma compreensão sistêmica da sua lógica funcional**. Recife: Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco. UFPE.2015.

GOMES, Geraldo. Arquitetura Rural. In: MONTEZUMA, Roberto (org). **Arquitetura Brasil 500 anos**. Recife: UFPE. 2002.p.25-49

ICOMOS. **Carta de Nizhny Tagil sobre o património industrial**. Em rede: https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/. Acesso em 17/07/2021.2003.

ICOMOS. **Princípios conjuntos do ICOMOS--TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial**/ ‘‘Os Princípios de Dublin’’. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/cartas/os-principios-de-dublin/ Acesso em: 17/07/2021.

KUHL, Beatriz. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização. Problemas teóricos de restauro.** Cotia, Ateliê / FAPESP.2009.

MONTANER, Josep M y MUXI, Z. **Novas epistemologias para o urbanismo contemporâneo. Ensaios para mundos alternativos**. Barcelona: Editorial GG.2011.

SERRA, Geraldo. **Pesquisa em arquitetura e urbanismo: guia prático para o trabalho de pesquisadores em pós-graduação.** São Paulo: EDUSP/Mandarim, 2006.

Espaços outros: a feira-livre da Av. Manoel Goulart, Presidente Prudente-SP

Murilo Corte Thihara <corte.thihara@unesp.br>

Hélio Hirao <helio.hirao@unesp.br>

INTRODUÇÃO

A pesquisa investiga a dinâmica espacial e a importância cultural da feira-livre realizada na Av. Manoel Goulart em Presidente Prudente, SP. Este evento mercantil, cíclico e efêmero, ocorre semanalmente aos sábados à noite e aos domingos de manhã.

Figura 1. Localização da Feira Livre da Manoel Goulart. Fonte: Google Earth adaptado pelo Autor, 2023.

A pesquisa propõe identificar e reconhecer a feira-livre como um patrimônio cultural em Presidente Prudente, SP. Utilizando métodos de cartografia e deriva, busca-se imergir nas ambiências do espaço, explorando a interação dos sentidos e da presença corporal. Por meio da prática da deriva, aliada a encontros e conversas com os diversos agentes da feira são reconhecidos os territórios e afetos que configuram a feira e então são expressados em mapas cartográficos, revelando as relações subjetivas entre a ambiência e os sujeitos (JACQUES, 2003; CARERI, 2013, 2017; DEBORD, 1958).

A cidade de Presidente Prudente surgiu como um importante centro regional durante a expansão da cafeicultura no Oeste Paulista, aproveitando-se da construção da estrada de ferro Sorocabana para facilitar o transporte não apenas de café, mas também de outros produtos agrícolas na região (Abreu, 1972; Macedo, 2006). Desde então, a cidade

desempenhou um papel crucial como ponto de abastecimento e recepção da produção agrícola-industrial local, com os produtores iniciando o comércio tanto no varejo quanto no atacado. Paralelamente, as feiras desempenham um papel fundamental na expansão urbana e no desenvolvimento das cidades brasileiras, centralizando a produção regional e abastecendo tanto a população urbana quanto rural. A história da feira na avenida Manoel Goulart remonta à década de 1930 e reflete a evolução do comércio local, que inicialmente ocupava um quarteirão e expandiu-se com o tempo (Moura, Maréco, Furmigare, Santos, 2018).

A partir disso se reconhece o objeto de estudo como um evento persistente e articulador, resistente à espetacularização e às transformações contemporâneas. A feira emerge como um microcosmo da cidade, refletindo suas complexidades sociais, econômicas e culturais, e estimulando o sentimento de pertencimento ao lugar (ROCHA, SANTOS, 2024). Essa investigação contribui para uma compreensão mais profunda dos espaços urbanos, da relação da cidade com o patrimônio e suas interações com os sujeitos, promovendo uma abordagem participativa e sensível à diversidade e pluralidade da vida urbana.

MÉTODOS

A metodologia utilizada na primeira etapa caracterizou-se por uma revisão documental e iconográfica da área da intervenção efêmera, Feira Livre. Além disso, fez uma revisão bibliográfica, textual em torno da história da cidade, da feira e dos procedimentos metodológicos da deriva (JACQUES, 2003; CARERI, 2013, 2017; DEBORD, 2003) e da cartografia (DELEUZE; GUATTARI, 2011; KASTRUP, 2016; PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009) para buscar identificar e reconhecer os múltiplos, heterogêneos territórios e seus corpos, diversos e singulares da feira livre.

Depois a pesquisa, identificou e reconheceu os territórios que habitam a feira livre através do procedimento da prática de deriva (CARERI, 2013, 2017; CARRERI; CHAPARIM; CAON, 2022; DEBORD, 1958) e cartografia (KASTRUP, 2016; PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009).

Ao fim, compôs as etapas anteriores em uma abordagem rizomática (DELEUZE; GUATTARI, 2011) sem hierarquizar ou selecionar, dentro de um processo em constante transformação com o transbordando forças e afetos com a cidade, reconheceu as micro-práticas do cotidiano da cidade, potencializando sua ativação para sua valorização e preservação.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

A Feira

A Feira livre da Av. Manoel Goulart, evento efêmero e mercantil de caráter cíclico, que se realiza todos os sábados das 17h às 22h30 e domingos das 7h às 13h, na cidade de Presidente Prudente- SP, surgiu na cidade por volta de 1930 para atender as necessidades dos interesses comerciais de pequenos produtores agrícolas e atender os moradores que se estabeleciam no centro da cidade no entorno da ferrovia.

Figura 2. A feira Livre da Manoel Goulart. Fonte: Autor, 2024

A cidade de Presidente Prudente emergiu durante a expansão da cafeicultura como um ponto estratégico para explorar economicamente as terras no Oeste Paulista (Abreu, 1972). A construção da estrada de ferro Sorocabana foi impulsionada pelo aumento na produção não só de café, mas também de outros produtos agrícolas na região (Macedo, 2006). Desde os seus primórdios, desempenhou um papel crucial como centro de abastecimento e recepção da produção agrícola da área rural, com os produtores locais iniciando o comércio tanto no varejo quanto no atacado.

As feiras desempenham um papel fundamental na expansão urbana e no desenvolvimento das cidades brasileiras. O comércio em espaços públicos ao longo da história do Brasil foi essencial para o abastecimento interno de uma variedade de produtos, centralizando a produção regional para atender tanto à população urbana quanto rural, além de ser fundamental na formação dos núcleos urbanos.(MOURA; MARÉCO; FURMIGARE; SANTOS, 2018)

A história da feira na avenida Manoel Goulart remonta à década de 1930 e evoluiu ao longo do tempo, inicialmente ocupando apenas um quarteirão e depois expandindo-se à medida que novos produtores foram atraídos para o comércio de rua. Macedo et. al (2018), por sua vez, relata que desde os anos 1920 havia um movimento de produtores rurais vendendo porta a porta, até decidirem centralizar as vendas em um ponto fixo na avenida Manoel Goulart, onde montaram barracas para expor seus produtos e atender os consumidores. A regulamentação formal da feira ocorreu apenas na década de 1930, com a Lei Municipal n.º 4886/97 sendo sancionada em 1997 para estabelecer regras, fiscalização, horários de funcionamento, autorizações e tipos de produtos comercializáveis. (MOURA; MARÉCO; FURMIGARE; SANTOS, 2018)

Atualmente ocupa cerca de 770 metros de comprimento da avenida Manoel Goulart, iniciando no cruzamento com a Rua 12 de Outubro e terminando no cruzamento com a Rua Ribeiro de Barros, oferta produtos alimentícios, gastronômicos e utensílios em geral. Composto por barracas de diferentes tipologias, desde tubos de aços com tablados de madeiras cobertas por lonas de plásticos, trailers e carrinhos móveis se organizam

linearmente ao longo de um dos leitos da Avenida, com um corredor central dividindo essas linhas de barracas sequenciais.

Em 2018 teve o reconhecimento de seu valor sociocultural pelas instituições governamentais e foi tombada como patrimônio imaterial da cidade de Presidente Prudente, lei nº 9.840/2018 (CÂMARA MUNICIPAL DE PRUDENTE). Além de suas relações funcionais de comércio, seu uso e apropriação pelos seus diversos sujeitos em sua atmosfera particular ressignificam esse tradicional evento da cidade, o que estimula o sentimento de pertencimento da população com seus espaços característicos de cultura popular.

A Deriva e a Cartografia

O percurso na Avenida Manoel Goulart, um dos principais eixos de transporte da cidade, durante seus dias “comuns” (como se referem tanto moradores quanto feirantes) possui duas vias desobstruídas para fluxo automóveis, com duas faixas de trânsito mais a faixa de estacionamento em cada sentido separadas por um canteiro central com diversas coberturas e pavimentações, com dois pontos de ônibus, um em cada sentido da via em posições diferentes do percurso, caracterizada pelo alto fluxo de automóveis e diversos transeuntes que se direcionam pela rua a fim de se deslocar pela cidade, seja a pé, no automóvel ou pelo ônibus, devido principalmente ao alto trânsito de veículos a transposição das vias se torna “difícil de passar” e perigosa, como relataram alguns transeuntes em conversas espontâneas na calçada, na porta de estabelecimentos ou nos pontos de ônibus (Figura 3).

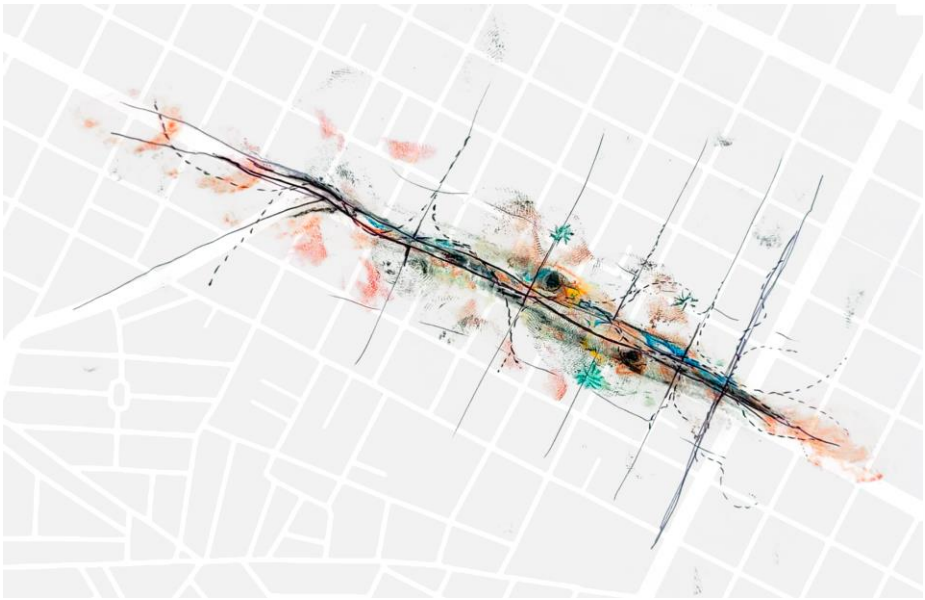


Figura 3. Cartografia afetiva da Av. Manoel Goulart. Fonte: Autor, 2024

Através da experiência do corpo, o calor e o desnível topográfico torna árduo e cansativo o caminho de quem se direciona sentido a praça Nove de Julho, na área central da cidade, o desvio de alguns obstáculos encontrados nas calçadas, bem com o sua irregularidade, o corpo “murcha”, cansado, descontente e exausto do percurso, sem locais onde descansar ou buscar refúgio.

Contudo de forma quase catártica essa a ambiência se faz outra nos dias de feira, com o bloqueio do trânsito no cruzamento das ruas Celestino José Figueiredo e a Av. Cel. José Soares na via que sentido do Parque do Povo a Praça 9 de julho, com o trânsito fechado, o canteiro central e as calçadas são ocupadas pelos feirantes e a porção central da via livre para o pedestre dá espaço a vida e a experimentação do corpo, lotada de novas sensações e estímulos além dos visuais (Figuras 4 e 5).

Figura 4. Cartografia afetiva da Feira. Fonte: Autor, 2023

Figura 5. Montagem realizada sobre as ambiências da feira. Fonte: Autor, 2024

Há na feira estímulos sensitivos que exigem um corpo ativo e aberto à experimentação, o percorrer no espaço da feira encontra um território de inventividades e diversidades (DIAS, 2020).O cheiro de fritura, ovo, o grito da criança, fruta, doce, terra molhada e verdura, a água que cai no produto e deixa fresco, tempero, fumaça e churrasco, fritura, cheiro de milho, planta, o corpo desvia do carrinho da senhora, ouve-se um grito…”é três por dez, três por dez”, é o toque, um leve esbarrão e o pedido de desculpa, peixe, o desvio para ver a oferta, jabuticaba, laranja, banana, maçã e o corpo para pergunta o preço, “E esse aqui, é quanto?”, a boneca, o carrinho, couve, alface, o vendedor de moedas, cebola, alho, uva, ameixa, maxixe, chicória, couve, a bicicleta, a caixa de mercadorias, raspadinha, hibisco,

tofu, chopp, peixes, bolo, pamonha, curau, caldo de cana, pastel, berinjela, abobrinha, a roda do carrinho que faz barulho.

Figura 6. Corpografia da Feira. Fonte: Autor, 2024

Quem corre na feira certamente encontra o corpo, em um espaço e fenômeno que te compele a caminhar atento aos outros, a diversidade de estímulos e afetos que atravessam nos torna mais atento às cores, cheiros, sabores e informações do entorno que os convida a sair do percurso e perder-se no emaranhado de corpos que transitam, o corpo aqui caminha no tempo da feira, responsivo aos chamados que entoam, o movimento do errante são do tipo lento, como numa dança que segue o fluxo entre os estímulos cuja memória fica atenta às informações e busca no espaço de tempo se lembrar do desejo e caminhar da feira. Por meio da errância urbana se constroem corpografias a partir de seus "praticantes ordinários" que revelavam uma infinidade de sensações e experiências que o percurso possibilita, a lentidão, o perder-se e a corporeidade na feira são tão presentes quanto seus feirantes.; (JACQUES, 2008).

Figura 7. Corpografia da Feira. Fonte: Autor, 2024

Tais elementos diferenciam-se entre as ambienciais nos diversos tempos, não só o antagonismo da presença da feira com sua ausência nos dias comuns, mas a sazonalidade dos produtos, a falta de alguma barraquinha ou o surgimento de outra, seus frequentadores, o horário e clima são alguns dos afetos que configuram o espaço da feira (Figura 8).

Figura 8. Multiplicidades da avenida Manoel Goulart. Autor, 2023.

CONCLUSÕES

Coerente com abordagem crítica da Internacional Situacionista em relação à cidade do espetáculo em que as ações culturais se transformam em mera mercadoria a ser consumida de forma imediata na cidade, a partir das derivas foi possível apreender como intervenções temporárias e efêmeras fortalecem o sentimento de pertencimento ao lugar e valorizam e preservam esse patrimônio histórico e cultural(JACQUES, 2003), através da ativação de suas potencialidades e seus territórios existenciais, as feiras são produtoras de vida, das tessituras de forças e afetos entre corpos e ambiências, uma estrutura tradicional ressignificada que resiste às transformações da vida contemporânea.

Seu caráter temporário e efêmero justamente se põe contrária a cidade espetáculo,segundo Jacques (2008) a partir de “experimentações efêmeras” da cidade e a partir de procedimentos como a deriva, percebe-se através da feira a participação popular justamente como um antídoto a alienação e passividade social, que é observada na cultura especular e nos processos de espetacularização. (JACQUES, 2008)

A feira se configura como um microcosmos da cidade, um evento e fenômeno ao mesmo tempo que é espaço e local de negócios e encontros de diversos corpos, classes, gêneros com memórias e histórias diferentes, reflexo das complexidades sociais, econômicas e culturais da cidade (PINHOS, 2024).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Dióres Santos. **Formação Histórica de uma cidade pioneira paulista**: Presidente Prudente. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente. Companhia das Letras, Presidente Prudente - SP, 1972.

CARERI, F. **Walkscapes : o caminhar como prática estética**. 1a. ed. São Paulo: Editora G. Gili, 2013.

CARERI, F. **Caminhar e parar.** Barcelona: Gustavo Gili, 2017.

CARRERI, F.; CHAPARIM, M. A. S.; CAON, P. M. **Entrevista com Francesco Careri– a Internacional Situacionista e as derivas contemporâneas. Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo** (Online), v. 20, p. 255–278, 14 jul. 2022.

DEBORD, G. **Teoria da Deriva**. In: Revista Internacional Situacionista. No. 2, dezembro 1958

DEBORD, Guy. **Teoria da Deriva**. In: JACQUES, Paola Berenstein. Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs- vol. 1**: Capitalismo e esquizofrenia. 2a ed. [s.l.] Editora 34, 2011. v. 1

DIAS, Juliana Michaello Macêdo. **As feiras populares como territórios de persistência.** *Arquitextos*, São Paulo, ano 20, n. 240.05, Vitruvius, maio 2020 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/20.240/7747>.

JACQUES, Paola Berenstein. **Apologia Da Deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p. 11-158.

JACQUES, Paola Berenstein. **Corpografias urbanas**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 08, n. 093.07, Vitruvius, fev. 2008 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165>.

KASTRUP, V. **Cartografia Enquanto Método de Investigação: Uma Conversa com Virgínia Kastrup.** Indisciplinar, v. 2, n. 2, p. 17–30, 1 dez. 2016.

MACEDO, Ronaldo Antônio Barbosa. **História de presidente prudente**. 1. ed. Presidente Prudente: [s.n.], 2006.

MOURA, Beatriz da Silva; MARÉCO, Lays Karolayne; FURMIGARE, Nayene Cardoso; SANTOS, Rafael Barbosa dos. **DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA DA FEIRA LIVRE NA AVENIDA MANOEL GOULART DE PRESIDENTE PRUDENTE (SP)**: uma interpretação sociocultural em nome da memória coletiva prudentina. 2018. 263 f. TCC (Graduação) - Curso de Comunicação Social, Unoest, Presidente Prudente, 2018.

PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. DA. **Pistas do método de cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. 1a. ed. [s.l.] Editora Sulina, 2009.

PINHO, Rafaela Barros de. Feirar. In: ROCHA, Eduardo; SANTOS, Taís Beltrame dos. **Verbolário da caminhografia urbana**. Pelotas: Editora Caseira, 2024.

RESENDE, Benjamin. **Raízes Prudentinas.** Presidente Prudente SP. 2006.

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Taís Beltrame dos. **Verbolário da caminhografia urbana.** Pelotas: Editora Caseira, 2024. 388 p.

De integrante de um complexo ferroviário a espaço para eventos: Por que o Centro de Artes e Convenções da UFOP teve um reuso adaptativo de sucesso?

Régis Eduardo Martins <regis.martins@ifmg.edu.br>
Martinelly Vieira Martins <martinelly.martins@gmail.com>

INTRODUÇÃO

O objeto da pesquisa é o Centro de Artes e Convenções da UFOP localizado na Rua Diogo de Vasconcelos, bairro Pilar, Ouro Preto, Minas Gerais (figura 1).

Figura 1. Fachada do Centro de Artes e Convenções da UFOP. Autoria: Martinelly Martins (2024).

Uma das grandes dificuldades que existe no que tange o patrimônio industrial é o que fazer com seus remanescentes depois que se encerram os processos industriais de produção, outrora associados a eles. Entretanto, o Centro de Artes e Convenções da UFOP pode ser considerado um caso de sucesso, pois desde que a edificação foi construída nos anos 10 do século XX, para servir como armazém dos produtos que chegavam à Estação Ferroviária de Ouro Preto, ela nunca foi posta em situação de abandono e ao longo da sua existência, passou por diversos usos. Por meio do Decreto 8.075/1941, parte das edificações do complexo ferroviário da Estação de Ouro Preto foi cedida à Escola Nacional

de Minas e Metalurgia para servir como instituto de metalurgia. Nesse espaço, foi construído o Parque Metalúrgico Augusto Barbosa, constituindo-se de uma fábrica de ferro gusa, oficinas mecânicas, armazém para matérias primas e produtos acabados e também como laboratório para as atividades acadêmicas práticas da Escola de Minas. A fábrica de ferro gusa foi desativada nos anos 60 e, em 1969, após a fundação da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), resultada da fusão da Escola de Farmácia com a Escola de Minas, o complexo passou a fazer parte integrante da nova universidade. Durante algumas décadas, esse complexo da Rua Diogo de Vasconcelos adquiriu vários usos pela UFOP. Além de servir para armazenar maquinário de uso da universidade, também conservou o antigo maquinário da fábrica de ferro gusa, ali se encontrava o setor de Divisão de Materiais da UFOP, outros setores pertinentes, um poço artesiano que até hoje abastece a universidade, espaço para atividades esportivas e alojamento para 80 alunos da Escola de Minas. Somente em 22 de julho de 1993, o Conselho Universitário da UFOP, por meio da Resolução CUNI 171/1993, decidiu transformar o antigo complexo do Parque Metalúrgico Augusto Barbosa em um espaço de eventos, que só foi inaugurado em 2001, ideia que prosperou e se mantém até os dias atuais.

O surgimento do Centro de Artes e Convenções da UFOP, a partir de um antigo complexo industrial, pode ser considerado um exemplo bem-sucedido de reuso adaptativo, mas não de restauro, visto que durante as intervenções ficou patente não ter havido uma preocupação em seguir princípios já consagrados do restauro, tais como: autenticidade, integridade, reversibilidade, mínima intervenção e compatibilidade de técnicas e materiais. Tratou-se, pois, de um projeto arquitetônico, comumente denominado de *retrofit*, mas não de restauro. Entretanto, o fato desse complexo arquitetônico estar inserido dentro de um conjunto urbanístico tombado pelo IPHAN e listado pela UNESCO como patrimônio mundial da humanidade, implica que a despeito da ausência de um projeto de restauro para edificações, houve critérios para que o resultado da intervenção pudesse se harmonizar com o entorno e não fosse considerado uma obra de descaracterização e muito menos de depredação do patrimônio cultural edificado. Dessa forma, esta pesquisa buscou analisar as modificações feitas na tentativa de conhecer o que foi e o que não foi preservado e se as intervenções feitas foram necessárias para garantir o reuso do antigo complexo industrial, evitando o seu processo de abandono, mesmo que às custas de contrariar os princípios de intervenção do restauro estabelecidos.

MÉTODOS

O presente trabalho é resultado de um estudo de caso sobre o Centro de Artes e Convenções da UFOP, no qual se buscou apresentar os diversos reusos adaptativos desse complexo e como a intervenção mais recente pode ser analisada pelo viés dos princípios de intervenção em obras de restauro já sedimentados pela teoria da restauração e respaldados pelas cartas patrimoniais.

Os tipos de pesquisa serão bibliográfica e documental. A bibliografia consultada foi feita em livros sobre patrimônio industrial em especial os livros “Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização – Problemas Teóricos de Restauro” de Beatriz Kühl e “Teoria da Restauração” de Cesare Brandi. Além dos livros, foram consultadas as seguintes cartas patrimoniais: Carta de Veneza (1964), Carta de Burra (1980), Carta de Washington (1986), Carta de Petrópolis (1987), Carta de Nara (1964) e Carta de Nizhny Tagil (2003). Também foram consultados artigos disponíveis *online* sobre o tema, leis e

decretos relacionados aos usos e funções do complexo arquitetônico do atual Centro de Artes e Convenções da UFOP.

As fontes primárias da pesquisa documental foram adquiridas do Arquivo Público de Ouro Preto, do Arquivo Central da UFOP, da Biblioteca de Obras Raras da UFOP, do Arquivo Permanente da Escola de Minas e de relatórios obtidos das mãos de particulares que se envolveram diretamente no projeto de *retrofit* do Centro de Artes e Convenções da UFOP nos anos 90.

Após a pesquisa e leitura das fontes coletadas foi feita uma abordagem qualitativa do conteúdo que foi lido e analisado permitindo a elaboração do texto final.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Os resultados apontaram que o reuso adaptativo do complexo arquitetônico do Centro de Artes e Convenções da UFOP pode ser considerado um caso bem-sucedido, considerando que essa edificação de caráter industrial não foi posta em abandono, mesmo depois de perder a sua funcionalidade, pois se buscou sempre lhe dar um uso apropriado. Entretanto, a sua requalificação não é um caso atípico, visto que vários fatores apontaram como meios facilitadores para sua ocorrência, sendo:

• A localização do complexo arquitetônico em um centro urbano de uma cidade de grande visibilidade cultural como Ouro Preto;

• O fato de que o complexo arquitetônico sempre esteve em mãos do poder público;

• Articulação financeira e estratégica entre o poder público e privado para concretizar a requalificação da edificação;

• Reusos adaptativos condizentes com a vocação da cidade de Ouro Preto.

Outro ponto relevante é que as intervenções foram feitas sem seguir princípios do restauro, pois o foco do projeto arquitetônico era o de dar um uso para o complexo da antiga Estação Ferroviária de Ouro Preto. Seguir princípios de restauro poderia significar o tolhimento a intervenções cujo propósito era o de atender a demanda para a existência de um centro de convenções e eventos em zona urbana privilegiada de Ouro Preto. Dentro da lógica utilitária, um argumento positivo é que um bem sem uso se deteriora com muito mais rapidez e que ele está protegido de forma mais eficaz se for readaptado para atender uma demanda. Há também de se considerar que mesmo com o foco em dar um uso ao complexo arquitetônico, ele não poderia ser feito a bel prazer de interesses privados ou institucionais, visto que as edificações se encontram inseridas em um conjunto arquitetônico tombado pelo IPHAN e, para tanto, deve-se seguir critérios legais de intervenção.

CONCLUSÕES

O Centro de Artes e Convenções da UFOP não pode ser considerado um exemplo de obra de restauro, pois as intervenções feitas não tinham como objetivo seguir teorias e princípios do restauro já consagrados, mas ser uma obra arquitetônica harmonizada com o seu entorno e de funcionalidade garantida por meio de um reuso adaptativo.

De qualquer maneira, o reuso adaptativo ainda é a melhor forma de se preservar um patrimônio industrial. Entretanto, é imperativo que ele aconteça com a presença de um

profissional conhecedor das teorias do restauro e que a edificação a sofrer reuso seja salvaguardada por uma legislação que impeça intervenções sem critérios, resultando na descaracterização dessa edificação. O utilitarismo pode existir e, pode até trazer bons resultados, mas deve vir regrado por leis ou princípios de intervenção em obras de restauro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANDI, Cesare**. Teoria da Restauração**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

INTERNATIONAL CENTRE FOR THE STUDY OF THE PRESERVATION AND RESTORATION OF CULTURAL PROPERTY (ICCROM); THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO) E INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (ICOMOS). **Conferência de Nara**. Nara: 1992. Disponível em < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Conferencia%20de%20Nara%201994.pdf> Acesso em 31 Mai. 2024.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (ICOMOS). **Carta de Veneza**. Veneza: 1964. Disponível em < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf> Acesso em 28 Mai. 2024.

INTERNACIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (ICOMOS). **Carta de Burra**. Burra: 1988. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Burra%201980.pdf Acesso em 31 Mai. 2024.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (ICOMOS). **Carta de Washington**. Washington: 1986. Disponível em < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201986.pdf> Acesso em 28 Mai. 2024.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Carta de Petrópolis.** Petrópolis: IPHAN, 1987. Disponível em < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf> Acesso em 28 Mai. 2024.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização – Problemas Teóricos de Restauro.** Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2009.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage.** Nizhny Tagil: 2003. Disponível em < https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilCharter.pdf> Acesso em 28 Mai. 2024.

Análise dos Ambientes e Aglomerados Urbanos Criativos em dois estudos de caso: ONOVOLAB – São Carlos e Fama Museu – Itu

Vinícius Ribeiro Pereira <viniciusrib@usp.br>

William Moreira Sahm <williamsahm@usp.br>

INTRODUÇÃO

A consolidação do que se entende por patrimônio industrial apresenta como um ponto de partida a reconstrução das cidades europeias no pós-guerra, em um movimento de valorização da cultura e história das centralidades urbanas. Tal processo, visto de maneira pioneira na Inglaterra nos anos 50, compreendeu que os antigos sítios industriais não se apresentavam apenas como um aparato tecnológico– produtivo, mas também um espaço de manifestações sociais e culturais (CORDEIRO, 2011). Na década de 70, as mudanças estruturais do capitalismo, no que diz respeito à reestruturação da produção e das formas de consumo, intensificam o debate acerca do patrimônio industrial, que agora é também é compreendido como um “espaço de memória”, elemento fundamental na formação de identidades.

Essa “emergência patrimonial”, vista aqui como o processo de valorização dos patrimônios industriais, apresenta-se de maneira distinta se analisada no contexto europeu e na realidade brasileira, seja por formações culturais e econômicas diferentes, seja pelo começo tardio de esvaziamento de fábricas. Outro ponto norteador do trabalho torna-se a compreensão dos patrimônios industriais no contexto das cidades médias. Tal aspecto justifica-se nas distintas dinâmicas espaciais e temporais existentes entre as diferentes escalas urbanas, bem como em outras formas de ocupação e uso do solo urbano.

Tendo como recorte o estado de São Paulo, em que as ocupações industriais foram intensificadas na região Metropolitana, muitas cidades do interior paulista tornaram-se palco de operações fabris, nesse âmbito duas cidades do interior foram escolhidas como objeto de análise da discussão patrimonial, tendo em vista grandes complexos fabris salvaguardados como patrimônios industriais. Na cidade de Itu, destaca-se a Fábrica São Pedro, reconvertida na Fábrica de Artes Marcos Amaro (FAMA Museu). E, em São Carlos, a Fábrica Santa Magdalena, reconvertida no ONOVOLAB. Os objetos foram escolhidos de forma a estabelecer um paralelo entre as fábricas, tendo em vista suas semelhanças, como proximidades de datas de inauguração, de fechamento e de reabertura; fabricação do mesmo produto, apresentando semelhanças arquitetônicas, com a presença de cobertura em *sheds* e grandes vãos internos; além de processos semelhantes de reativação, na qual os galpões foram pouco a pouco sendo ocupados, ou seja, não foi uma reativação de todo o complexo de uma só vez. Bem como suas diferenças, como suas localizações, seus graus de proteção e seus novos usos.

MÉTODOS

O presente trabalho parte dos debates desenvolvidos pelo Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas (NEC) sobre os Aglomerados e Ambientes Urbanos de Criatividade e Inovação, projeto de pesquisa desenvolvido no âmbito do Instituto de Arquitetura e Urbanismo que objetiva analisar os reusos dos patrimônios industriais voltados para atividades culturais, laborais e de inovação. As discussões foram responsáveis por criar um referencial teórico sobre economia criativa, bem como sobre a questão patrimonial. Nesse sentido, foi necessário compreender o desenvolvimento capitalista desde a industrialização até o período atual, a fim de relacionar as novas dinâmicas presentes nas cidades escolhidas como objeto de estudo (mesmo que de forma pontual) com a emergência do patrimônio industrial. Para além disso, buscou-se compreender o processo de urbanização das cidades de Itu e São Carlos, bem como o processo histórico dos respectivos objetos.

Tendo em vista o contexto, o artigo tem como base entrevistas com o corpo técnico do museu e visitas técnicas em três tempos distintos (2021, 2023, 2024), que permitiram temporalizar o processo de readaptação do do FAMA Museu. Ademais, foram realizadas três visitas técnicas ao ONOVOLAB em 2023, bem como duas entrevistas com um dos fundadores e com a arquiteta responsável pelo projeto de interiores.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

Os ambientes de criatividade ou aglomerados de criatividades são empreendimentos de inovação, cultura, tecnologia e entretenimento que dialogam com uma nova estrutura de produção, mais fluida e dinâmica do capitalismo atual. Apesar de não apresentar uma unidade conceitual, esses espaços ganham novo impulso a partir do vem sendo chamado de "economia criativa", termo utilizado para descrever as dinâmicas produtivas contemporâneas, que encontram na cultura, tecnologia e inovação uma maneira de acumulação de capital.

Ademais, é possível estabelecer pontos comuns e que permeiam a realidade destes ambientes de inovação e criatividade, dentre eles, há uma forte tendência à instalação em ambientes abandonados e/ou obsoletos, como antigos galpões industriais; e, do mesmo modo, uma multidisciplinaridade desses espaços, os quais apresentam atividades voltadas à arte, cultura, empreendedorismo e pesquisa. Tendo em vista tal aspecto, o presente trabalho parte dessa proximidade entre as novas atividades voltadas a criatividade e inovação e antigas plantas industriais. As questões presentes, vinculam-se não só à interpretação do ambiente edificado, quanto à materialidade e atividades de restauro, mas também ao cumprimento da função social do patrimônio, e a presença do passado industrial nos novos usos. Nota-se aqui um interesse em entender se o movimento de reuso adaptativo do patrimônio industrial parte apenas de uma tendência fetichista à estética industrial, ou também de uma preocupação histórica e social com o passado. Dessa forma, busca-se uma compreensão da relação entre o passado e presente dos dois objetos de estudo, localizados no interior de São Paulo.

No que diz respeito ao complexo fabril da Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro, reconvertido no complexo artístico Fábrica de Arte Marcos Amaro (FAMA), buscou-se compreender os diálogos entre o museu e antiga tecelagem, no que diz respeito à história

dos trabalhadores e da tecelagem, e, do mesmo modo, uma análise do processo de restauro com quase 100% dos galpões restaurados.

A fábrica, inaugurada no ano de 1911, assumiu papel importante na urbanização de Itu, e foi responsável por empregar um número grande de trabalhadores da região, e, do mesmo modo, por ser um polo de tecnologia na época. Para além das atividades laborais, uma série de equipamentos foram fornecidos aos operários da fábrica, como como creches, lavanderia, e até um pequeno mercado com produtos subsidiados, sendo assim também um lugar de sociabilidades e vivências do operariado (OLIVEIRA; PAULA, 2019).

Mesmo com sua importância e expressão para a cidade de Itu, são tímidos os movimentos de resgate histórico do passado da Fábrica São Pedro, pelo museu. Em apenas um momento durante a pesquisa, registrada pela primeira visita técnica em 2021, o espaço buscou revisitar o seu passado, em uma série de postagens no *Instagram*, em que ex-operários relataram suas vivências e memória da antiga fábrica. Entretanto, o trabalho de auto-referência do museu, sob direção de Anita Lucchesi, foi interrompido em poucos meses devido à mudança de objetivos da instituição. Na visita atual, de 2024, houve um pequeno aceno ao passado da fábrica, por meio de fotografias apresentadas pelo guia durante a apresentação do espaço.

Quanto ao edifício em si, os muros de alvenaria em tijolo aparente somados aos telhados em *sheds* se destacam na paisagem, e induzem o observador a identificar a fábrica como marco da região. A estética industrial brasileira do século XX se mantém viva, em um primeiro plano, com a boa execução do trabalho de restauro. Se no ambiente externo o projeto de restauro consegue êxito em exaltar a arquitetura fabril, nos espaços internos ocorre pouco ou nenhum diálogo entre a expografia e o ambiente inserido, com a utilização do patrimônio como um objeto estético acima de um bem coletivo e social. Desse modo, um espaço que poderia se posicionar como agente efetivo no debate patrimonial, assume um papel de neutralidade no assunto. É válido dizer, que o que se propõe não é uma visão purista ou fundamentalista sobre o patrimônio, mas sim de identificar a possibilidade de diálogos maiores entre um museu de arte contemporânea e o espaço patrimonializado.

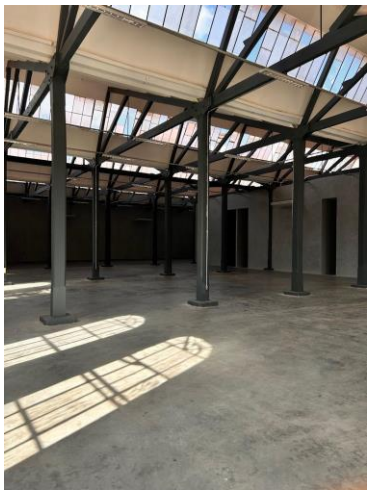


Figura 1. Vista interna do Museu. Fonte: elaborado pelo autor. (2024)

Figura 2. Vista interna da antiga Fábrica São Pedro. Fonte: Rosenfeld (1930)

Com relação ao “Tecidão”, nome popular dado à antiga Fábrica Santa Magdalena, a investigação foi norteada pela instalação do *hub* de inovação ONOVOLAB em 2018, cerca de três décadas após o desativamento e abandono da fábrica na década de 1990. As discussões permearam o processo de restauro do edifício e as modificações internas necessárias para abrigar o novo uso, além da relação da nova ocupação com a memória do patrimônio, que outrora fora um fator guia no processo de urbanização de São Carlos. (FEITOSA, 2015).

Localizada em São Carlos, a Fábrica de Tecidos Santa Magdalena, também conhecida como “Tecidão”, é um dos poucos exemplares da arquitetura fabril na cidade. Sua construção teve início no ano de 1911 e, apesar de ter tido uma alta taxa de produção em seus primeiros anos de funcionamento, a fábrica passou por duas crises, uma em 1916 e outra em 1957, o que resultou no desativamento de um de seus setores. Já em meados da década de 1980, uma parte do prédio ruiu em consequência da falta de manutenção. As atividades continuaram de forma diminuta até a década de 1990, quando se inicia o processo de esvaziamento e o edifício fica sem uso.

O panorama do prédio mudou em 2018, com a instalação do ONOVOLAB, um *hub* de inovação e criatividade. Inicialmente, o *hub* ocupava apenas um dos quatro galpões da antiga fábrica, e começou suas atividades com dois apoiadores financeiros e duas startups, que frequentavam o local como residentes. A primeira expansão ocorreu em 2019, um ano após a inauguração, englobando a área do galpão adjacente ao primeiro, crescendo a área utilizada em cerca de três vezes. A última expansão ocorreu em 2020, com a inserção do terceiro galpão às dependências do ONOVOLAB, somando uma área de 1800m². O quarto e último galpão do edifício também foi reformado, contudo não está sendo ocupado.

Numa análise mais abrangente, nota-se a manutenção da volumetria do edifício, com a preservação de todos os galpões que anteriormente eram ocupados por teares. A arquitetura fabril inglesa marcada pela cobertura em *sheds* e estrutura em alvenaria é mantida, no entanto diversas modificações são realizadas no esqueleto do edifício. Dentre as alterações realizadas, as mais expressivas foram: o fechamento de todas as aberturas externas, mantendo apenas seus formatos (o sistema de ventilação original da fábrica foi substituído pelo sistema de refrigeração com ar condicionado); a criação de ambientes internos diferentes dos originais, configurados por meio da vedação de antigas aberturas e pela instalação de divisórias internas; a instalação de telhas metálicas em todos os galpões, uma vez que a antiga cobertura de telhas cerâmicas ruiu; a utilização de estruturas metálicas para o telhado (apenas um galpão manteve a estrutura em madeira original) e como reforço estrutural para as paredes de alvenaria; a construção de uma nova laje de piso, visto que a original não apresentava condições favoráveis para o uso; e a criação de novas aberturas nas fachadas a fim de suprir as normas de segurança do órgãos reguladores.

No que diz respeito ao passado do edifício, além das características arquitetônicas expostas, os únicos elementos presentes são algumas fotografias que exibem as condições dos galpões antes das obras de restauro. Não existem alusões ao antigo uso, tampouco à memória da fábrica e de seus trabalhadores, e o que ela representa para história da cidade de São Carlos.

Figura 3. Vista interna do ONOVOLAB. Fonte: elaborado pelo autor (2023).

Figura 4. “Tecidão” durante reforma. Fonte: Forlight

CONCLUSÕES

Apesar das particularidades de cada cidade, no que diz respeito ao seu processo de formação e industrialização, bem como das antigas fábricas, quanto ao sítio de implantação e sua relação com o entorno, nota-se proximidades e semelhanças entre os dois objetos, vistas na temporalidade das atividades fabris, na tipologia da produção, e também na

arquitetura dos dois casos. No presente, por sua vez, os dois objetos se enquadram no que chamamos aqui de ambientes e aglomerados urbanos de criatividade e inovação, com o desenvolvimento de atividades vinculadas à economia criativa.

A análise da antiga Fábrica São Pedro revelou seu valor histórico para a cidade de Itu, em que sua dimensão física era igualmente expressa no seu poder polarizador de capital econômico. Construída em um estilo eclético, no início do séc. XX, a tecelagem apresentou uma produção acentuada por volta dos anos 50, com seu encerramento apenas nos anos 1990, após uma crise sistêmica da indústria têxtil. Após o tombamento e processo de abandono, a Fábrica de Artes Marcos Amaro (FAMA Museu) passa a ocupar o antigo espaço fabril, com uma série de reformas e adaptações. Nota-se neste caso uma boa execução do projeto de restauro das fachadas e de elementos externos, contraposto ao ambiente interno, descaracterizado a fim de receber as exposições e as novas atividades comerciais. Assim, o espaço criado apresenta-se como um bom ambiente de exposições de arte, tendo em vista a nova estrutura implantada, mas não estabelece diálogos com a tecelagem. Desse modo, ao entrar no espaço do museu é possível associações com espaços patrimonializados, contudo não se pode perceber qual tipologia de atividade se desenvolvia no antigo espaço fabril.

Paralelamente, a Fábrica de Tecido Santa Magdalena foi um importante sítio industrial para a cidade de São Carlos, responsável por apresentar uma produtividade alta durante meados do século XX, com encerramento das atividades em meados de 1990. Os galpões onde as atividades eram realizadas, foram construídos em alvenaria estrutural, com *sheds* sobre tesouras em madeira. Para além de seu valor arquitetônico a fábrica apresenta valor histórico cultural, sendo inserida na Poligonal Histórica do município.

O edifício, após passar por uma série de adaptações, abriga as instalações do *hub* de inovação ONOVOLAB, inaugurado em 2018. Dentre as modificações destacam-se a substituição das telhas de barro por telhas metálicas, o fechamento das aberturas das janelas e a remodelação do interior do edifício, que não mais é preenchido com máquinas de tear, e sim por computadores. Neste caso, a preocupação é mais perceptível quanto a volumetria do edifício, que serve como um invólucro para a nova atividade, a isso, Cordeiro (2011) atribui o termo “fachadismo” na qual o edifício industrial “se encontra totalmente alterado e descaracterizado no seu interior, o que significa transformar o patrimônio numa espécie de cenário cinematográfico”. Sem grandes preocupações com a memória e identidade do patrimônio industrial, a obra de restauro do antigo “Tecidão” margeia os limites de intervenção impostos pelo órgão municipal regulador, ao passo que a obra interna para a instalação do *hub* permeia o campo da memória e da descaracterização: se, por um lado, reforma a estrutura do telhado do primeiro galpão e mantém algumas paredes com a alvenaria exposta; por outro, fecha aberturas, cria novos ambientes e constrói nova laje de piso.

NOTAS

Este texto faz parte do projeto de iniciação científica dos respectivos autores, realizado junto ao Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas (NEC) sob orientação do Professor Doutor Ruy Sardinha Lopes e da Prof. Doutora Amanda Saba Ruggiero. Os agradecimentos são dirigidos à Universidade de São Paulo e ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica, pelo financiamento das pesquisas realizadas no ano de 2022 e 2023.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CORDEIRO, J. M. L. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade?. **Oculum Ensaios**, [S. l.], n. 13, p. 154–165, 2013. DOI: 10.24220/2318-0919v0n13a147. Disponível em: https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/147. Acesso em: 12 jul. 2023.

FEITOSA, Jardel Pontes. **Industrialização e Urbanização em São Carlos nas décadas de 1930 a 1960**. 2015. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015. doi:10.11606/D.102.2015.tde-31072015-103134. Acesso em: 2024-06-15.

OLIVEIRA, Vinícius Martins de; PAULA, Jéssica Aparecida de. **Elaboração de subsídios com vistas ao desenvolvimento do Plano de conservação da antiga Fábrica São Pedro - Itu / São Paulo / SP**. São Paulo: Boa Arquitetura, 2019.

Ícone ameaçado: o abandono da Estação Ferroviária Central de Bauru e a possibilidade do seu desaparecimento

Fabio Paride Pallotta <historiaferramenta@terra.com.br>

INTRODUÇÃO

O presente trabalho faz parte dos estudos sobre o patrimônio industrial ferroviário da cidade de Bauru, herança das ferrovias paulistas que formaram o principal entroncamento ferroviário do interior do Estado de São Paulo. A cidade contava com a Estrada de Ferro Sorocabana - EFS, a partir de 1905 e a Cia Paulista de Estradas de Ferro – CP, a partir de 1910 ligadas ao transporte do café. E, com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNB a partir de 1906.

Esta era a única estrada de ferro estratégica no sentido de ocupar o oeste do Estado de São Paulo e "anexar", de forma definitiva o Estado do Mato Grosso quase perdido na Guerra do Paraguai (1864-1870) durante o 2º Reinado (1840-1889), região de importante atividade agropastoril. Essas ferrovias dependiam de suas estações de embarque e desembarque que assumiram na Europa, continente pioneiro no uso do transporte sobre trilhos, o status de verdadeiras "Catedrais do Vapor" pelo seu simbolismo e imponência arquitetônica.

Dentre as mais famosas podemos destacar as de Paris, Milão e Londres. Mas entre nós, qual era a realidade das estações ferroviárias do importante entroncamento ferroviário bauruense? Eram estações acanhadas que provocavam reclamações entre os usuários pelo seu acanhamento e pouca funcionalidade no atendimento dos passageiros e destinação das cargas. Essa situação se transformou com a construção da Estação Ferroviária Central de Bauru, que passou a reunir as três ferrovias paulistas na cidade – EFS à direita, EFNB ao centro e a CP à esquerda tendo como referência a Praça Machado de Mello em frente à nova Estação Ferroviária Central.

Construída por ordem de Getúlio Dornelles Vargas, líder da "Revolução de 1930" ela foi pensada e construída com a função simbólica e concreta de mostrar aos políticos de São Paulo e aos paulistas seu poder econômico e, as suas propostas desenvolvimentistas ao país. Mas essa imponente construção, em estilo Art Deco, adotado em toda Europa pelos regimes autoritários está agora ameaçada pelo abandono e descaso. As fontes pesquisadas sobre a situação e importância das estações ferroviárias da cidade e, em especial a Estação Ferroviária Central, foram os Relatórios da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1917-1939) e os periódicos de Bauru no início do século XX e do século XXI.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS PEQUENAS, ACANHADAS E NÃO FUNCIONAIS: RECLAMAVAM SEUS USUÁRIOS

No início das atividades das ferrovias, e por muito tempo, a cidade de Bauru contava apenas com estações precárias, muitas edificadas em madeira e com algumas partes de alvenaria. Por falta de manutenção ao longo dos anos de uso foram descritas como em estado de putrefação de acordo com o Relatório da Diretoria de 1921 da EFNB. A população reclamava das estações devido às suas condições precárias pois, a ferrovia era o único meio de transporte disponível na época.

Figura 1. Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Bauru. Fonte: Pelegrina (192-)

Em Bauru não havia estações de embarque e desembarque que pudessem servir à população adequadamente. As três estações – Sorocabana, Paulista e NOB -, eram insuficientes para o atendimento, tanto em relação aos passageiros quanto às mercadorias.

> AS PRIMEIRAS IMPRESSÕES DE QUEM VISITA BAURÚ.
> Não são das melhores, as impressões que da cidade, no seu exteriorformullam á primeira vista, os nossos forasteiros. Isto quando elles desembarcam em qualquer das estações férreas locaes. A Sorocabana possue acanhado barracão de tijolos. Sua plataforma estreitíssima, suja, offerece sério perigo aos que nella aguardam os trens em dias de movimento intenso, que não são raros. Este movimento redundaem largos proventos que a Estrada offerece, na parte que respeita a venda de passagens em Baurú. A Noroeste nos serve em um segundo barracão extenso, e este de madeira com defficientes acomodações deante do movimento diário de viajantes quealli facilmente se observa. Estação provisória em vias de substituição como adeante falaremos. (Correio de Bauru, 1925)

A situação só se alterou com a chegada ao poder de Getúlio Vargas e seu grupo através da “Revolução de 1930” e sua perspectiva do desenvolvimentismo industrial nacionalista.

A ESTAÇÃO CENTRAL FERROVIÁRIA DE BAURU: LOCAL DE EXERCÍCIO DE PODER E MANDO

Antes da experiência autoritária da Era de Vargas, com o Estado Novo, (1937 – 1945), o engenheiro Arlindo Luz (1921-1922), foi incumbido de promover a modernização da gestão da EFNB. Bauru, quilômetro zero da estratégica ferrovia não abrigava a administração que distava da cidade em 768 km - ficando na então Capital Federal, a cidade do Rio de Janeiro. Uma de suas primeiras e mais importantes medidas foi a exigência da transferência de toda a administração para Bauru em um episódio conhecido como a “Chegada dos Cariocas”.

Arlindo Luz também assinou como engenheiro diretor da EFNB a construção de uma nova Estação Ferroviária, em estilo eclético que teria a construção de alvenaria à frente e a gare de embarque de ferro fundido que nunca foi executada devido às agitações políticas da década de 1920.

Figura 2. Planta avulsa da fachada principal da nova estação da Noroeste em Bauru. Nunca construída. Fonte: Luz (1921a).

Para Reis Filho, (2002, p.145), na arquitetura ferroviária o eclético se mostrava pelas peças de ferro fundido que compunham a gare de embarque com grande trabalho artístico de decoração eos demais elementos já mencionados.

Figura 3. Planta avulsa com detalhes da gare em ferro fundido do corte lateral da Estação da EFNB de 1921 em Bauru. Nunca construída. Fonte: Luz (1921b).

A administração getulista, que imprimiu sua marca nas administrações locais como no caso de Bauru, mostrou através da nova Estação que uma nova ordem política, econômica e social se instalava. Na nova Estação Central o Art Deco, marcaria uma nova arte social aberta à maioria abrangendo todas as áreas do cotidiano inclusive edifícios, conforme Bresler (1997, p.11). Ela deveria demonstrar, com sua monumentalidade e pureza de formas, a supremacia e dominação do Estado varguista sobre o Estado de São Paulo, dominando os espaços e territórios em especial aqueles mais recentemente ocupados como a região Noroeste. Os reclamos da imprensa a respeito das antigas estações cessaram a partir do início das obras da nova Estação Central.

Figura 4. Croqui da nova Estação Central da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil de Bauru.[9].
Fonte: Diretoria da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1933)

Figura 5. Estação Central em Art Deco da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em construção.[10].
Fonte: Diretoria da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1935)

Com 10.756 m^2 de área construída, incluindo a Gare (área de embarque- desembarque) tinha seus arcos de sustentação do teto todos feitos de concreto armado tecnologia já dominada pela engenharia nacional desde a década de 1920, mas nunca usada em obra de tal envergadura. Essa técnica construtiva substituiu o uso de estruturas metálicas de preponderância estrangeira como o proposto no projeto eclético da EFNB de 1922 do diretor engenheiro Arlindo luz.

[9] Recebeu as três ferrovias paulistas mais importantes, com evidente destaque para a EFNOB que ficou ao centro da construção, dominando a entrada para o embarque de passageiros e o controle do tempo a partir do relógio central estrategicamente colocado.
[10] À esquerda o bebedouro para cavalos (destacado pelo círculo vermelho).

O médico sanitarista Henrique da Rocha Lima, descobridor da bactéria do tifo, ao visitar a região e prometendo a criação de uma seção do Instituto Biológico em Bauru ficou admirado com a grandiosidade da Estação Central Ferroviária de Bauru que atendia as antigas reivindicações daqueles que se utilizavam da EFNB tanto para locomoção quanto para o transporte de mercadorias, agora com uma estação ferroviária que atendia a todas as ferrovias da cidade.

> A “GARE” DE BAURÚ. AS PALAVRAS DO PROFESOR ROCHA LIMA SOBRE A ESTAÇÃO DA NOROESTE
> Já comentamos o que representa para esta zona a promessa que o professor Dr. Rocha Lima, diretor do Instituto Biológico, formulou quando aqui esteve há poucos dias: uma secção daquelle importante departamento seria installada em Baurú para atender toda a região. Há uma referência, porém, na entrevista que nos concedeu que merece comentário especial. Homem que tem viajado largamente pela Europa e por outros continentes s. s. disse que só na Itália e Alemanha paizes que têm renascido para o seu antigo explendor, viu estações ferroviárias do porte da que está sem conclusão em Baurú. (Correio da Noroeste, 1938)

DECADÊNCIA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CENTRAL DE BAURU ABANDONADA. ICÔNE DA PRESENÇA DAS FERROVIAS EM BAURU AMEAÇADO

Devido à concorrência rodoviarista a partir da década de 1950 e aprofundada com a entrada das empresas automobilísticas no Brasil a partir da década de 1970 e devido a decisões para privilegiar esse modal de transportes os investimentos em ferrovias foram escasseando levando ao sucateamento das linhas ferroviárias brasileiras que atendiam o transporte de passageiros e de mercadorias para o consumo interno. Com a privatização das ferrovias brasileiras na década de 1990 essa situação se agravou levando ao colapso das estradas de ferro de São Paulo, inclusive a estratégica EFNB.

Sem uso devido ao fim dos transportes de passageiros, e com a administração esvaziada devido a privatização, a Estação Ferroviária Central de Bauru que também era sede da administração das três ferrovias paulistas, foi paulatinamente entrando em decadência, bem como o patrimônio industrial ferroviário da cidade um dos mais importantes do interior do Brasil. Com oficinas gigantescas, formavam o maior complexo industrial do Brasil até a entrada da indústria automobilística no “ABC” paulista como evidenciaram os estudos do arquiteto Ghirardello (2001):

> Inauguradas no início dos anos 1920, junto a um setor deexpansão urbana, afastado do núcleo central, as oficinas e rotunda (utilizada para manobrar as locomotivas) demonstram claramente pela escala e porte a transferência da sede da N.O.B. para a cidade de Bauru, efetivada em 1918, juntamente com a encampação da ferrovia pela União (...). As instalações das oficinas, se comparadas a dimensão da cidade, na época com 15 mil habitantes expressavam que o conjunto pertencia não a escala local, e sim a uma estrada de ferro de mais de 1200 km, que interligava estados e países (...). Para atender as imensas necessidades da ferrovia foi construída uma verdadeira cidade industrial, que centralizava suas principais atividades (...) era clara a divisão de trabalho bem como o processo de montagem, que ao nosso ver, só passa a ser igualado nesta proporção, em nosso país, com a vinda das indústrias automobilísticas para o ABC paulista quarenta anos depois (...).

A Estação Ferroviária Central acabou sendo comprada pela Prefeitura Municipal em 2010, de então propriedade do Sindicado dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso que havia recebido a Estação e os imóveis adjacentes como parte de pagamento de dívidas trabalhistas.

Após um período de ocupação inteligente da Estação Ferroviária Central com diversas entidades públicas e da sociedade civil ocupando o espaço, como veiculado por Oba (2018) no Portal Social Bauru: Academia Bauruense de Letras, Associação Cultural de Tradição Afro-brasileira, Associação de Teatro de Bauru e Região, Clube dos Carros Antigos do Centro Oeste Paulista, Associação de Preservação Ferroviária de Ferromodelismo de Bauru, Sociedade de Amigos da Cultura, Casa de Cultura Hip-Hop/Acesso Hip-Hop, Orquestra Sinfônica Municipal de Bauru, Banda Sinfônica de Bauru, o Poder Público Municipal não se preocupou em dar a manutenção adequada ao histórico patrimônio que se deteriorou rapidamente. Em artigo publicado no Portal Social Bauru, Raia Jr. (2020) denunciavam a ruína devido ao abandono e falta de manutenção adequada, tanto que todos que ocupavam a Estação Central Ferroviária tiveram que abandoná-la por intervenção do Ministério Público Estadual devido à falta de condições de segurança.

A reportagem de primeira página do Jornal da Cidade de domingo, dia 11 de julho de 2021 revelava que a população de Bauru poderia ficar sem a sua histórica estação. Ela dizia: “Velha Estação chega ao limite, oferece risco e acaba lacrada”. Na mesma edição, na página 5, sob a rubrica Geral a jornalista Marcele Tonelli escreveu: “Estação chega ao limite e prédio é lacrado após intervenção do MP – Fechado a 6 meses foi lacrado nos últimos dias; reabertura depende de obras da prefeitura que seguem sem previsão” (Tonelli, 2021). A jornalista ainda alerta que importantes projetos para ocupação e utilização do importante Patrimônio Industrial Ferroviário não saíram do papel e acabaram por auxiliar a situação de decadência da Estação Central até a presente data.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Bauru, cidade do interior do Estado de São Paulo teve um dos maiores e mais importantes entroncamentos ferroviários do interior brasileiro, com um patrimônio industrial ferroviário invejável que poderia continuar utilizado pela população das mais diversas maneiras. Dentre os bens ferroviários remanescentes mais importantes encontra-se a Estação Ferroviária Central, monumental, de importância simbólica e concreta inestimáveis.

Hoje se encontra ameaçada pelo apagamento da memória ferroviária afetiva da “cidade das ferrovias”. Essa situação de esquecimento direcionado beneficia a especulação imobiliária em torno desta herança riquíssima e prejudica a compreensão da verdadeira saga para que a EFNB fosse construída. Ela trouxe progresso e modernidade para a cidade e região acompanhada por questões ambientais, sanitárias e humanas gravíssimas contra operários e populações indígenas, em especial contra os Kaingang do Ramo Paulista.

Preservar utilizando a Estação Ferroviária Central para fins culturais, políticos, administrativos resgatando projetos abandonados, seria um ganho para a cidade e quem sabe um primeiro movimento no sentido do entendimento da importância dessa herança patrimonial ferroviária, da EFNB, que desapareceu antes de amadurecer como projeto estratégico de mobilidade de pessoas, mercadorias de consumo interno, ideias e como o modal de transportes menos poluidor e mais eficiente que hoje faz falta a cidade e ao país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

A "GARE" de Baurú: As palavras do professor Rocha Lima sobre a estação da Noroeste. **Correio da Noroeste**, Bauru, n. 2123, p. 1, 1 jun. 1938.

As primeiras impressões de quem visita Bauru. **Correio de Bauru**, Bauru, n. 1184, p. 1, 10 dez. 1925.

BRESLER, Henri. O Art Decoratif Moderno na França. *In*: **1º Seminário Internacional Art Deco na América Latina.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. 1997.

DIRETORIA DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (Bauru). Relatório anual do exercício 1933. **Relatório do exercício 1933 da Diretoria da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**, Bauru, 1933.

DIRETORIA DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (Bauru). Relatório anual do exercício 1935. **Relatório do exercício 1933 da Diretoria da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**, Bauru, 1935.

GHIRARDELLO, Nilson. Nos trilhos do passado: o conjunto da NOB em Bauru. *In*: **5º Seminário Nacional e 1º Encontro Latino-Americano de Preservação e Revitalização Ferroviária.** Piracicaba: Unimep, 2001.

LUZ, Arlindo. **Planta avulsa da fachada principal da nova estação da Noroeste em Bauru**. Bauru, 1921a. Documento impresso.

LUZ, Arlindo. **Planta avulsa com detalhes da gare em ferro fundido do corte lateral da Estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Bauru, 1921b. Documento impresso.

OBA, Juliana. O que tem na estação?: Saiba tudo o que rola no espaço da ferroviária em Bauru. **Social Bauru**, Bauru, 9 abr. 2018. Disponível em: https://www.socialbauru.com.br/2018/04/09/alem-da-estacao-tudo-que-rola-ferroviaria-bauru/. Acesso em: 10 jun. 2024.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Bauru, 192-. Fotografia.

RAIA JR, Archimedes Azevedo. Coluna Archimedes: Estação Ferroviária de Bauru em ruínas. **Social Bauru**, Bauru, 28 fev. 2020. Disponível em: https://www.socialbauru.com.br/2020/02/28/coluna-archimedes-estacao-ferroviaria-de-bauru-em-ruinas/#:~:text=Em%202010%2C%20a%20escritura%20de,esta%C3%A7%C3%B5es%20ferrovi%C3%A1rias%20no%20solo%20paulista. Acesso em: 10 jun. 2024.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2002, p. 145.

TONELLI, Marcele. Estação chega ao limite e prédio é lacrado após intervenção do M.P. Fechado há seis meses foi lacrado nos últimos dias, reabertura depende de obras da prefeitura que seguem sem previsão. **Jornal da Cidade**, Bauru, 11 jul. 2021. Geral, p.5.

Registro de máquinas e equipamentos no Patrimônio Histórico Industrial com vistas a salvaguarda

Margit Arnold Fensterseifer <mafenste@ucs.br>

Eliana Rela <erela@ucs.br>

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como objetivo fornecer um método para o registro de máquinas e equipamentos industriais localizados dentro de edificações históricas a preservar. O objeto em questão é uma turbina que, acionada pela pressão de água, gerava energia para movimentar todo o sistema do moinho de moagem de grãos da família Melatti, localizado no município de Fagundes Varela, no Rio Grande do Sul, Brasil. A problemática está na necessidade de um inventário específico que apresente o objeto industrial dentro do processo fabril, contemplando sua função específica, como por exemplo, geração de energia, empacotamento, armazenagem e geração de resíduos, entre outros. O texto a seguir apresenta o conceito de inventário e dois manuais que orientam a descrição dos bens móveis a inventariar, em especial os integrados à arquitetura. É proposto uma ação experimental: a representação de um inventário com a iconografia de uma das linhas de produção do moinho, que possui todo maquinário ainda preservado, sendo alguns datados do final do século XIX e outros do início do século XX, com a descrição de um dos equipamentos que faz parte do recorte.

HISTÓRICO E CONCEITO DE INVENTÁRIO

O registro de objetos e obras de arte, integrado à arquitetura ocorre no Brasil desde o Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937, com o início da salvaguarda de bens históricos. Em primeiro lugar, é interessante ressaltar que, neste decreto, apenas são válidos os bens e objetos descritos no livro do tombo. Estes objetos estão descritos no Livro do Tombo Histórico que “é formado pelo conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no Brasil e cuja conservação seja de interesse público por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil”. Na constituição de 1988, (IPHAN,2024) amplia-se a proteção para além do tombo, pois no Art. 216, parágrafo cinco do inciso I, descreve-se que: “o poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação”. Portanto, os bens inventariados, mesmo sem estarem tombados nas três esferas do poder público, mas inventariados por decreto-lei ou no plano diretor, têm proteção e possuem restrições para o uso e apropriação de espaços e objetos pelo proprietário na salvaguarda. O IPHAN-

Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (2019) também conceitua inventário como “uma ferramenta de produção de conhecimento” a nível municipal, e tem o poder de unir” passado e presente”. O inventário é, ainda, um registro de informações importante para a preservação e proteção dos bens culturais significativos e relevantes, servindo para conhecer a memória e identidade das comunidades e “auxilia nas políticas públicas de preservação e valorização cultural”. Segundo o IPHAN (2019), a lei que corrobora as ações de inventário municipal é o “Estatuto das cidades”, que indica que o plano diretor municipal necessita estabelecer “a proteção integrada”, abrangendo as seguintes áreas: “proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e consumido, do patrimônio cultural histórico artístico paisagístico e arqueológico”. As descrições são corroboradas por pesquisas que identificam as potencialidades dos patrimônios na salvaguarda, portanto, também atribuem valores aos objetos e saberes. Reforçam estes conceitos também, os profissionais do direito que em uma cartilha de orientação de inventários do Ministério Público, formalizam esses registros como “atividades fundamentais para o estabelecimento e priorização de ações dentro de uma política de preservação efetiva e gestão do patrimônio cultural, vez que, para que sejam tomadas quaisquer medidas de proteção e intervenção”. (MIRANDA, 2018. p.2) Destaca-se também o conceito do bem móvel com a classificação de bem integrado, isto é, o bem que se destaca dentro do conjunto em que está inserido e que, em algumas situações, devido ao peso e dimensões, não pode ser deslocado. (RIBEIRO, SILVA,2011) Por isso, é importante preservar o conjunto de bens que, na composição, pode representar um saber, uma técnica e uma linha nos processos.

METODOLOGIAS PARA INVENTÁRIO DE OBJETOS

A primeira metodologia utilizada para desenvolver um inventário de bens móveis integrados é baseada no Manual para Elaboração de Projetos do IPHAN (2019). O objetivo principal desse material é orientar o restauro e as intervenções dos objetos inventariados. As diretrizes começam com a elaboração de um registro minucioso do bem móvel. O item dois do manual é a identificação e conhecimento do bem, incluindo uma pesquisa histórica. O próximo item é a ficha técnica que precisa conter: descrição do objeto e sua importância no espaço integrado, título do concedido ao bem, categoria (no caso maquinários de bens industriais), autor ou fabricante com o local onde foi produzido, dimensões e peso. Os itens finais são: técnicas, material, proprietário, local onde está armazenado ou ambiente de guarda (no caso, onde está na linha de processo industrial) e se existe proteção legal. Também se solicita que sejam observadas marcas e inscrições, se está seguro (ou apresenta riscos no manejo e exposição) e após o estado de conservação do objeto: “bom, razoável ou ruim”. Observa-se que estes itens descritos poderiam estar agrupados para facilitar a leitura da ficha técnica com objetividade, como é o caso do item “descrição do objeto” que poderia estar incluso na apresentação deste. Na sequência, há as análises iconográficas e iconológicas, que podem ser acompanhadas de registros fotográficos. A análise estética está ligada, em especial, às obras de arte, no entanto, as máquinas também representam o estilo e a técnica de uma época. A identificação de técnica construtiva e de materiais, pode já estar incluída no item de ficha técnica, que já apresenta essas características. Após, a ficha é ilustrada com um desenho técnico representativo do bem com as principais medidas e detalhes. Esta representação gráfica e os registros fotográficos podem auxiliar, caso haja necessidade de um futuro restauro ou até utilização da máquina com fins de produções em pequena escala, apenas para demonstração histórica e turística. Nos objetos de patrimônio industrial, cabe desenhar o layout da

produção, assim como as setas de direcionamento da atividade. Nos croquis manuais, podem haver cortes e elevações, assim como sistemas estruturais de fixação.

A segunda metodologia com um enfoque detalhado, é baseado no documento de 2009 do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA/MG com o título de “Inventário de Proteção do Acervo Cultural De Minas Gerais – IPAC/MG” , com o subtítulo de “Roteiro de Preenchimento”. Este material traz orientações no item quatro “Bens móveis e Bens Integrados” (2009, p.7), e inicia com uma ficha técnica incluindo local, proprietários e título. O próximo tópico é a “designação”, que é o nome do espaço onde está localizado o objeto, e se houver mais itens no mesmo ambiente são descritos conforme a direção: à direita ou à esquerda. Esta descrição seria facilitada com uma representação de planta baixa contendo o layout, além das imagens dos objetos anexados. O próximo tópico é a espécie, isto é, descrever cada um dos itens conforme o seu uso, por exemplo: mobiliário, pinturas e lustres, entre outros. Também são solicitados a data aproximada de manufatura, “origem e procedência” e os outros itens técnicos também solicitados no manual do IPHAN (2019). O inventário também propõe roteiros de apreciação que vinculam objetos à sua posição no espaço onde está armazenado. Esta seria uma metodologia condizente para registrar o inventário de máquinas e equipamentos em um espaço industrial histórico, indicando etapas de produção como roteiros “linha de produção”. Constata-se, no entanto que uma representação em imagem facilita a identificação das máquinas e sua importância na sequência de produção.

ICONOGRAFIA EXEMPLO DE FORMA OBJETIVA DE REPREPRESENTAÇÃO

A partir de uma síntese e seleção dos itens apresentados nas duas metodologias apresentadas foi desenvolvida uma ficha de inventário a seguir apresentada. Inicialmente foram identificadas as linhas de produção existentes na edificação inventariada do Moinho Melatti. Esta é uma edificação que se encontra às margens da ERS 355, e que abrigou um moinho de moagem de grãos desde o início do século XX. Construído pelo imigrante Cristoforo Melatti e que foi inovador na geração de energia, pois ao invés de utilizar a tradicional roda d’agua, instalou um sistema de represa e de canalização que em queda livre aciona as turbinas. A construção linear é impactante na paisagem, pois é inserida em uma zona rural com vários cultivos e poucas edificações. A seguir na figura 1 a imagem do moinho:

Figura 1. Moinho Melatti, residência da família à esquerda e garagem à direita. Fonte: foto da autora (2023)

Na edificação apresentada a esquerda possui a residência atual da família, no centro a parte mais recente do moinho e do lado direito a construção em madeira que foi o primeiro moinho e ao lado a garagem. O moinho está desativado desde o ano de 2012, devido a restrições da secretaria de saúde do estado que solicitou várias trocas de equipamentos (em especial os dutos de passagem dos grãos que são em madeira atualmente e precisavam ser trocados para aço inoxidável). A modificação acabou não sendo realizada e as instalações continuam sendo as mesmas sem descaracterização permanecendo as originais de quase 100 anos atrás.

Na planta baixa a seguir são apresentados os vários ambientes que abrigam os processos de manufatura que estão localizadas na parte térrea da edificação (tem 3 andares, mais o porão). Esta seria a primeira etapa da identificação de máquinas, após cada uma será detalhada. Pode se observar que, em um mesmo ambiente, na figura 2, coexistem duas ou até três linhas funcionais:

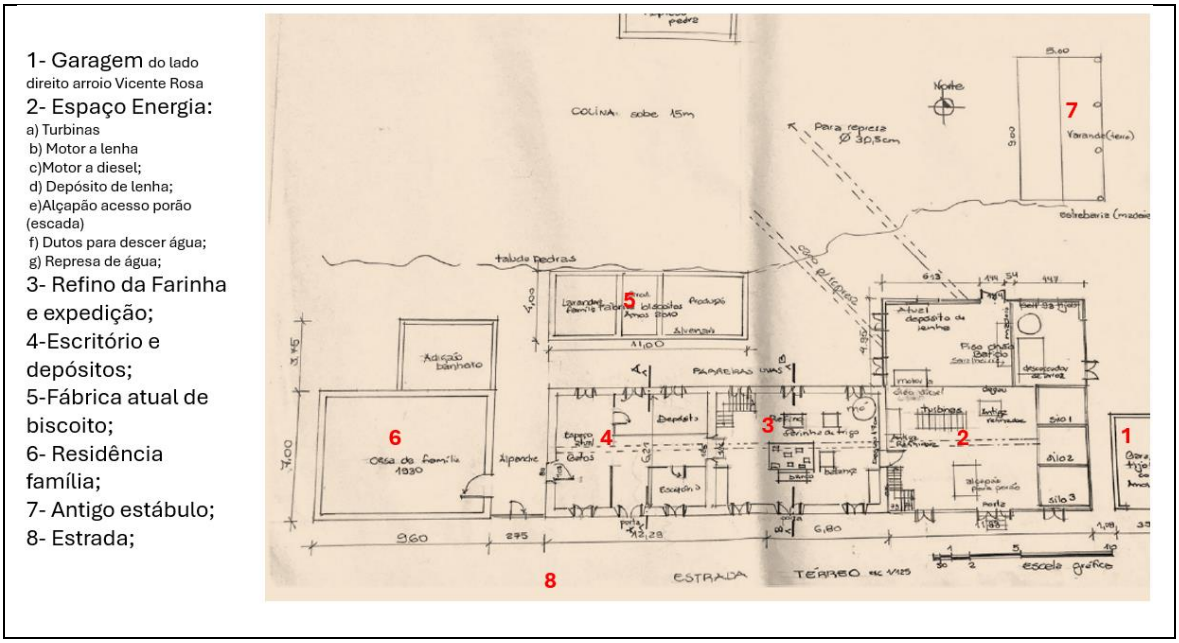


Figura 2. Implantação do Moinho Melatti com o entorno imediato. Fonte: Croqui e manipulação da autora (2023).

Conforme o que está demonstrado todo o sistema de geração de energia está localizado no lado direito da construção. No ambiente 2 estão as turbinas e as roldanas que transmitem energia para todo o processo de moagem. Além das turbinas encontra-se um motor a gasogênio, isto é energia produzida a partir de lenha que era acionado quando havia estiagem na região e um depósito de lenha, além de duas máquinas antigas de refino de farinha de trigo.

Na figura 3 é apresentado um recorte mais aproximado do ambiente 2 onde ocorre a linha de produção de energia. Este local também possui a armazenagem inicial dos grãos (silos), máquina antiga de refino de farinha e o descascador de arroz. Nota-se por meio do registro fotográfico, da sequência de letras e das setas é possível identificar de modo objetivo as etapas e os objetos que fazem parte do roteiro denominado por esta autora de Geração de Energia, que propulsiona todos os outros processos:

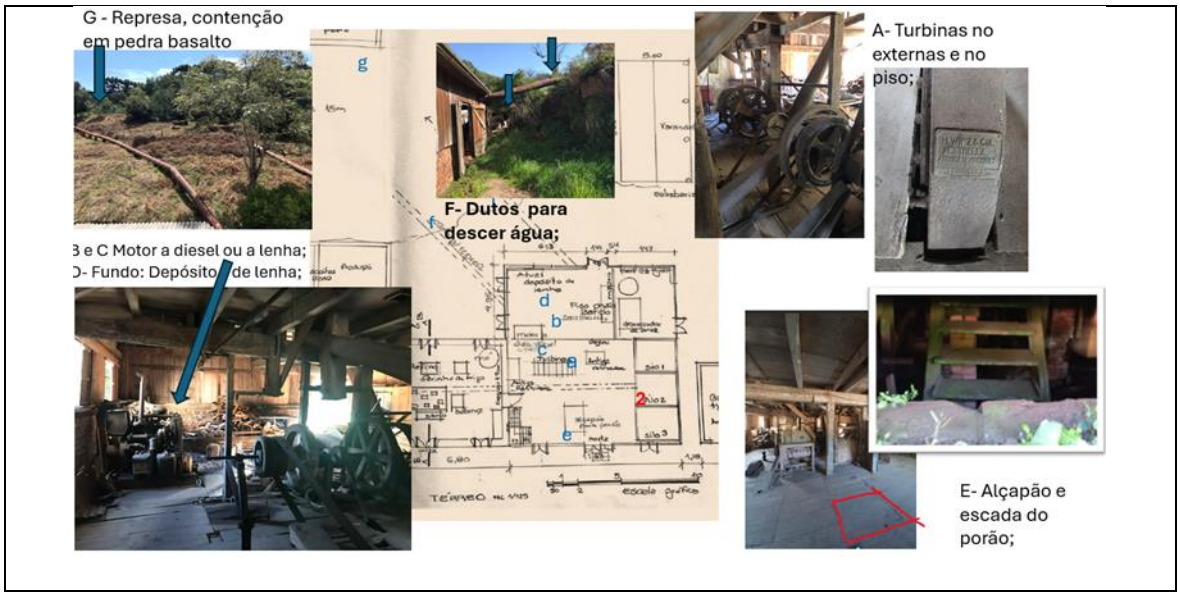


Figura 3. Recorte do ambiente dois conectado com a área externa que conduz a água em queda livre. Fonte: Croqui, adaptação e fotos da autora (2023).

Conforme a representação anterior, foi possível mostrar que existem vários equipamentos que, junto às turbinas, trabalham para gerar energia. A lenha ainda depositada, mesmo sem o funcionamento do motor à gasogênio, serve para aquecer a família, que possui um fogão a lenha, e para a fábrica de biscoitos caseiros que a família produz em uma construção atrás do moinho.

Com este iconográfico inicial é possível mostrar aos interessados em conhecer de modo objetivo os equipamentos pertencentes ao processo de geração de energia e assim na sequência caracterizá-los de modo individual. No inventário (figura 3 e 4 continuações) a seguir a especificação da Turbina:

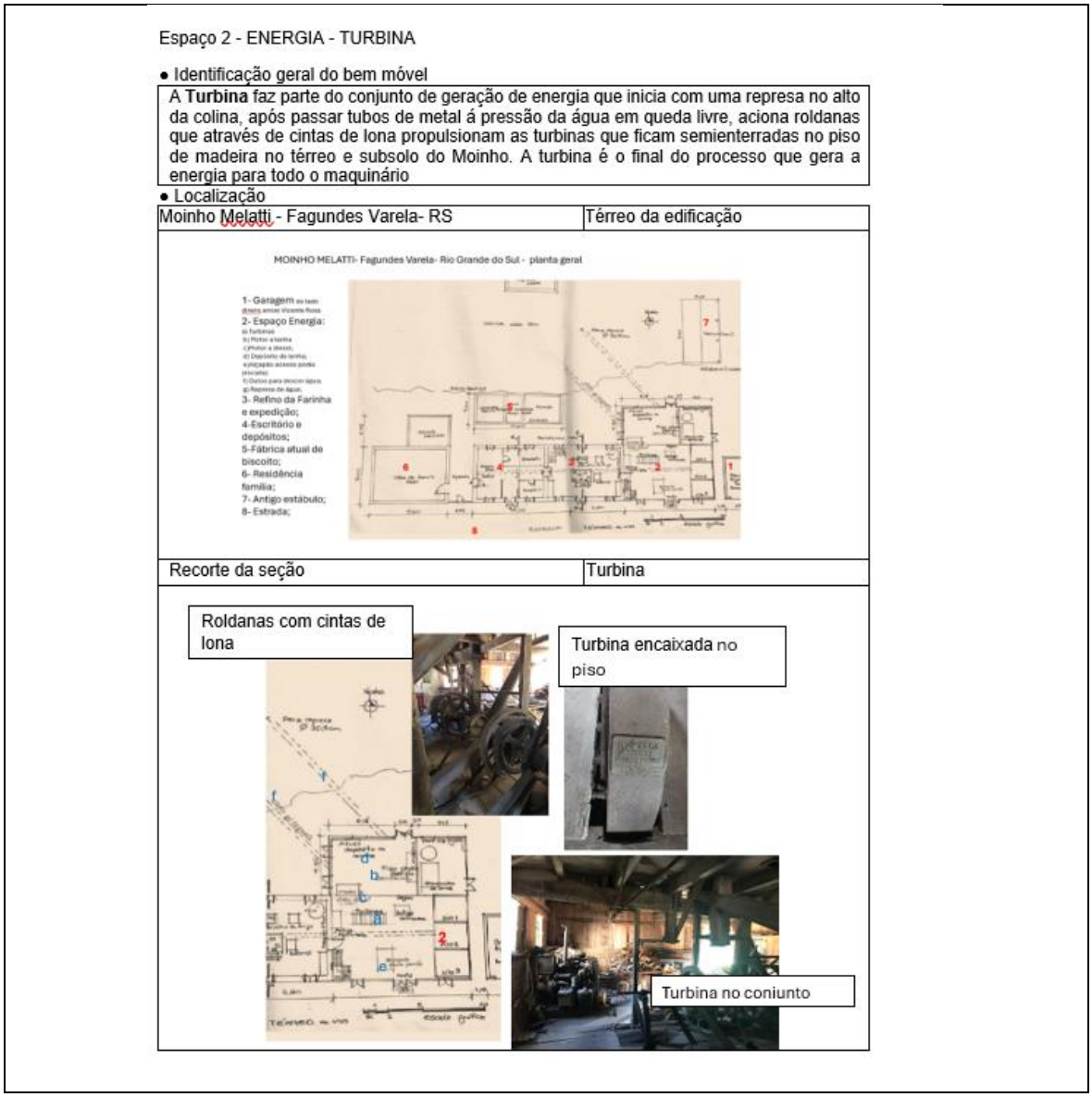


Figura 4. Inventário sugerido pela pesquisa para a peça: Turbina Hidráulica do processo de geração de energia do Moinho Melatti. Fonte: Croqui, adaptação e fotos da autora (2023)

A seguir, a continuidade (Figura 4) da ficha sugerida e elaborada pela autora para inventário de maquinários, que ainda estão presentes nos patrimônios históricos industriais:

• Turbina especificações:

Imagens da Turbina no ambiente e detalhe aproximado

*Turbina no piso;

*Detalhe, com fixação de eixo no assoalho de madeira;

Especificações:

Função	1)Etapa final do processo geração de energia que propulsiona as outras máquinas; 2)Pela documentação e depoimentos esta energia produzida atendeu várias famílias de Fagundes Varela por 15 anos durante a noite;
Sistema	A queda d'agua com pressão gira a turbina que alimenta um gerador, é um processo mais moderno que as antigas rodas d'agua que moviam os moinhos, pois não dependem da vazão das águas dos rios;
Categoria	Turbinas Hidráulicas são equipamentos projetados para transformar força e pressão da água em energia elétrica. A turbina foi inventada em 1847 por James Bicheno Francis. Disponível: https://www.hidroenergia.com.br/blog/tipos-turbinas-hidraulicas/ acesso em 3 de junho de 2024.
Materialidade	Anel em ferro fundido maciço com eixo também em ferro;
Marca, fabricante	H.Wirz & CIA. Estrella (RS) Fabrica de Machinas e fundição Número estampado: A-53 e 14134 Wirz – Nascido em 25.02.1882 no cantão de Lucerna, o engenheiro Hans Wirz e a esposa Maria Elisabeth da Argóvia chegaram em Porto Alegre em 1909. Em 1922 ele adquiriu a metalúrgica de Germano Göllner, em Estrela-RS, formando sociedade com Luís Inácio Müssnich. Juntos eles criaram a industrial Turbinas Hidráulicas H. Wirz & Cia, que adquiriu fama internacional; https://www.swissinfo.ch/por/sociedade/su%c3%ad%c3%a7os-no-brasil_novas-hist%c3%b3rias-de-uma-antiga-migra%c3%a7%c3%a3o/44038526
Dimensões aproximadas	1,00 de diâmetro, peso aproximado de 500 kg;
Estado de conservação	Está em bom estado e funcionou até os anos 2000, quando o moinho já trabalhava com luz elétrica e motor a lenha;
Estilo	Na época eram comuns as manufaturas em ferro fundido através de moldes e que não necessitavam de tecnologias mais avançadas;
Data	Esta peça pode ter sido fabricada no ano de 1906, início da empresa de Hanz Wirz e quando o proprietário Cristoforo Melatti construiu o Moinho no lote 80 de Fagundes Varela;

Figura 5. Inventário (folha 2) peça: Turbina Hidráulica do processo de geração de energia do Moinho Melatti. Fonte: Croqui, adaptação e fotos da autora (2023)

Estas especificações trazem muitas curiosidades e remetem a histórias de outros imigrantes como Hans Wirz, Engenheiro Suíço que chega ao Brasil no final do século XIX e se instala na cidade de Estrela (dista a 105 km de Fagundes Varela), onde começa uma fábrica de turbinas hidráulicas. Esta indústria ainda está em funcionamento e, continua a produzir.

CONCLUSÕES

As duas metodologias descritas auxiliaram a construção da síntese que de modo minucioso identifica um patrimônio móvel a ser preservado, a turbina. No compilado foram agrupadas características que facilitaram a descrição. O modo sugerido em tabela, por esta pesquisa do inventário, primeiramente apresenta o layout geral que é importante para o entendimento do processo, ainda mais quando o espaço industrial possui todo o maquinário em que esta peça está inserida. Esta tipologia de inventário em tabela, auxilia na compreensão e pode evitar o deslocamento do maquinário em futuras intervenções que poderão ser realizadas no espaço. A representação sugerida deve ser aplicada individualmente a todo o maquinário que compõe o conjunto garantindo a salvaguarda do processo de modo integral.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de doutorado autora, Margit Arnold Fensterseifer, realizado junto ao programa de PPHIS- Programada de pós graduação em História- UCS

sob orientação do Professor Doutor Eliana Rela. Os agradecimentos são dirigidos ao programa e a universidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Decreto lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. **Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.** RJ, 1937. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Acesso em 30 de maio de 2024.

IEPHA/MG**. Fichas de inventário-roteiro de preenchimento**. Inventário de proteção do acervo cultural de Minas Gerais. Belo Horizonte: IEPHA/MG, 2009. Disponível em https://www.iepha.mg.gov.br/images/Documentos/Programas/MODELO_DE_FICHAS_IPACMG.pdf Acesso em 3 de junho de 2024.

IPHAN, **Intervenções em Bens Culturais Móveis e Integrados à Arquitetura.** Manual para elaboração de projetos. Instituto de Patrimônio Histórico e Artísitico Nacional. Coordenação Ana Claudia Magalhães. Brasília, DF, 2019.

IPHAN, **Constituição Federal de 1988. Artigo 216. Parágrafo 5 inciso I.** Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao_federal_art_216.pdf Acesso em 25 de maio de 2024.

MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. **Inventário é instrumento constitucional de proteção de bens culturais.** 2018. Consultor Jurídico, artigo disponível em https://www.conjur.com.br/2018-nov-10/ambiente-juridico-inventario-instrumento-constitucional-protecao-bens-culturais/ acesso em 4 de junho de 2024.

MONUMENTA, **Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural.** Elaboração: GOMILDE, José Hailon, SILVA, Patrícia Reis da, Braga, Sylvia Maria Nelo. Brasília, DF: Ministério da Cultura, Instituto do Programa Monumenta, 2005.

RIBEIRO, E. S., & SILVA, A. de F. **Inventários de bens móveis e integrados como instrumento de preservação do patrimônio cultural: a experiência do INBMI/Iphan em Pernambuco**. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, volume 40, 2011. Disponível em https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/6125, acesso em 24 de maio de 2024

Vila Ferroviária em Ponta Grossa: mapeamento e registro das edificações residenciais

Gabriela Kratsch Sgarbossa <gsgarbossa@uepg.br>

INTRODUÇÃO

Ponta Grossa é uma cidade localizada no interior do estado do Paraná, distante 109 km da capital, Curitiba. Sua ocupação se inicia no início do século XVIII, com o ciclo do tropeirismo, logo se tornando um pólo pecuarista. Durante o século seguinte, tem início o processo migratório de origem europeia que favoreceu a ampliação das atividades agrárias e possibilitou o início da industrialização na região. No fim do século XIX, ocorre a interligação da cidade à malha ferroviária, o que conduziu à transformação do pequeno vilarejo em uma cidade com ares cosmopolitas (MONASTIRSKY, 1997).

Com a inauguração das linhas férreas em 1894, associada à chegada de imigrantes alemães e italianos, considerados desenvoltos construtores, a paisagem da área que atualmente é considerada o centro da cidade de Ponta Grossa é transformada. As antigas casas térreas de feições coloniais são transformadas em casas e sobrados ecléticos bem ornamentados. Além disso, há o deslocamento dos eixos de crescimento da mancha urbana, que passam a ser percebidos ao longo do eixo da ferrovia (LÖWEN-SAHR, 2001).

Essa condição, associada à instalação da oficina de vagões e dormentes em uma área relativamente plana nas margens da malha urbana consolidada no ano de 1906 contribui para a formação do bairro Oficinas, considerado um dos mais antigos da cidade. De acordo com Waldmann (2020) a escolha desta região se deu pela proximidade com uma mina de ferro, e por sua topografia plana e sem árvores. A ferrovia logo se tornou a maior e melhor oferta de empregos na região, e muitos empreendedores buscaram a abertura de loteamentos focados no público operário, transformando a paisagem que era composta de pastagens e campos em área urbanizada.

A Rede Viária Paraná Santa Catarina (RVPSC) também contribuiu para a formação do espaço urbano, construíndo em 1956, em um terreno contíguo ao da oficina uma Vila Ferroviária com 43 moradias para os operários. A proposta tinha como objetivo a criação de um ambiente urbano qualificado, associando às residências serviços comunitários como capelania, escola básica, clube recreativo e cineteatro (LAROCCA JUNIOR, 2016). Deste modo, o objetivo deste trabalho é inventariar as edificações ainda existentes na Vila Ferroviária, visando interpretar os valores ferroviários ainda presentes na região.

A Oficina e a Vila foram de fundamental importância para a constituição do bairro Oficinas, sendo que suas marcas ainda estão presentes na paisagem, pela arquitetura, traçado urbano e pelo nome das instituições e logradouros, todos associados a ferrovia. No entanto, essas marcas se perdem a cada ano, tendo em vista que por suas condições

topográficas, boa oferta de serviços públicos e pelos grandes terrenos, essa região vem sendo disputada pelo mercado imobiliário (LAROCCA JUNIOR, 2016).

Neste sentido, a documentação dos edifícios que compõem a Vila Ferroviária é de grande relevância no contexto atual, em que os elementos que permitem a materialização dos valores da memória ferroviária são paulatinamente apagados. Essa proposta é um dos resultados preliminares de uma pesquisa de doutorado em andamento, relativo ao processo de formação do Bairro de Oficinas, a partir da instalação das estruturas ferroviárias.

MATERIAIS E MÉTODOS

A abordagem deste trabalho é enquadrada como “estudo de caso”, estipulada por Gil (2016) como uma apreensão detalhada de poucos objetos, como forma de alcançar o conhecimento sólido e detalhado sobre o assunto. Para que isso possa se estabelecer, é necessário que as fontes de dados utilizados sejam múltiplas, com a descrição detalhada dos objetos.

As técnicas adotadas para alcançar o objetivo proposto se dividem em teóricas e empíricas. Na primeira foi elaborada uma revisão bibliográfica acerca do histórico da ferrovia em Ponta Grossa, contexto da formação das vilas operárias no Brasil e o enquadramento destas estruturas como elementos de importância patrimonial. No segundo momento, as técnicas empíricas visaram o levantamento documental relativo ao conjunto, seu mapeamento e o registro fotográfico das edificações ainda existentes, identificando sua localização e características.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ponta Grossa é uma cidade que sempre teve seus ciclos de desenvolvimento associados à circulação de pessoas e produtos. A ocupação do território tem início com o ciclo do tropeirismo, no século XVIII, sendo que no século seguinte, com a chegada dos imigrantes europeus, a atividade de circulação de mercadorias é acentuada com o transporte de erva-mate e madeira por carroções (LANGE, 1998).

Ao fim do século XIX, no ano de 1894 a cidade é interligada às cidades de Curitiba e Morretes pela linha férrea com o objetivo de escoar a produção de erva-mate e madeireira até o porto. Nos anos seguintes um novo ramal foi proposto, com a administração da empresa *Brazil Railway Company*, que seria o ponto intermediário entre a cidade de Itararé, em São Paulo e Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul. Em 1900 esse ramal é inaugurado e em 1906 ocorre a construção da oficina de vagões e dormentes em uma região conhecida como “Campo de Pelados” (MONASTIRSKY, 1997).

Essa região já era conhecida como a porta de entrada da cidade, sendo um dos acessos do Caminho das Tropas. Após a instalação da ferrovia e de sua oficina a região que era marcada por chácaras de produção agrícola passa a se transformar em uma área urbanizada. Inicialmente essa ação ocorre pela ação de loteadores privados, no entanto, na década de 1950 a RVPSC, já sob administração federal propõe uma vila operária para atender aos trabalhadores pontagrossenses (LANGE, 1998).

Bairros ou Vilas Operárias são áreas habitacionais destinadas a funcionários de fábricas. Esse modelo é baseado nas *Company towns* inglesas e propunha o investimento em

habitação e equipamentos de uso coletivo aos operários das indústrias, que visava, na maior parte dos casos, o controle e vigilância do trabalhador. No caso dos complexos ferroviários, essa relação ainda assumia uma moral patronal que incentiva a formação de uma “família ferroviária”, que garantiria a continuidade do trabalho por gerações (INOUE, 2021).

No caso brasileiro, a pesquisadora Luciana Inoue (2021) reforça que as principais propostas apresentavam casas isoladas no lote, e incentivos para que os moradores cultivassem hortas em seus quintais, a fim de que o trabalhador passasse mais tempo dentro de casa. Além disso, os equipamentos de lazer, como associações e clubes, surgiam por iniciativa dos ferroviários, com incentivo das companhias, para garantir que o tempo livre também fosse aproveitado entre outros funcionários.

Telma de Barros Correia (2001) confirma que esse modelo passou a ser implementado no Brasil a partir do fim do século XIX, contribuindo para a formação urbana das cidades brasileiras, e possibilitando ao proletário brasileiro outras formas de habitar mais qualificadas que as habitações populares de então. Havia modelos que eram baseadas na concepção de um bairro, com a oferta de equipamentos e serviços públicos, quanto com casas alinhadas em uma via. A autora destaca que no caso de conjuntos propostos por empresas ferroviárias, essas eram nomeadas como “Vila Ferroviária”.

Silva (2008) contribui para a conceituação do termo “vila”, indicando que pode ser uma forma de ocupação do solo interna a quadra, com casas iguais ordenadas ao redor de um pátio, com ligação com a rua principal por meio de uma rua estreita. O termo também poderia se referir a um aglomerado populacional de tamanho intermediário entre aldeia ou povoação e a cidade, entendido como referências a bairros ou loteamentos. Neste trabalho, o termo fará referência ao loteamento proposto pela RVPSC.

A preservação do patrimônio ferroviário passa a ter um maior foco no Brasil com a publicação da Lei Federal nº 11.483/2007 relativa à revitalização do setor ferroviário no Brasil. Dentre as disposições da legislação, havia a determinação de que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) administrasse os bens da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Esse patrimônio é composto por diversas tipologias de bens, edificados, documentais e memória do trabalho (OLIVEIRA, 2017).

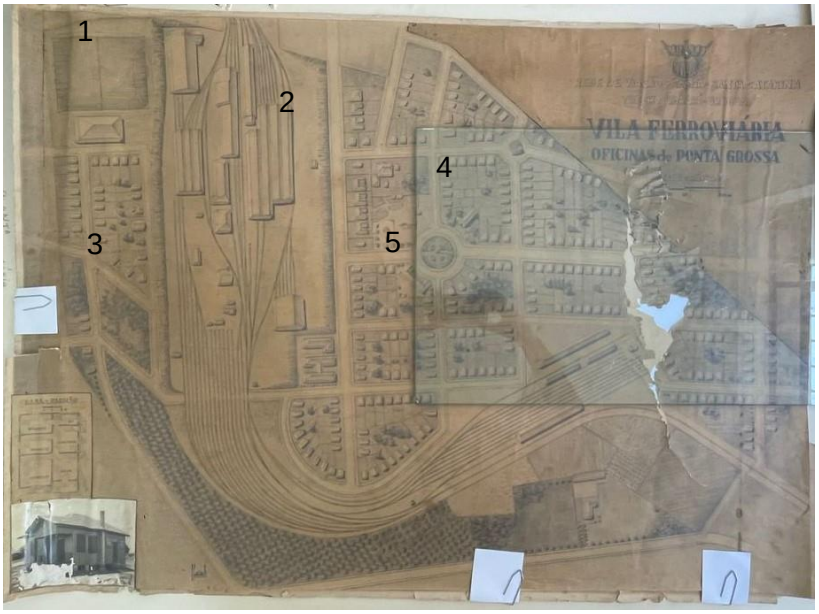
Reforça-se que os complexos ferroviários foram elementos de fundamental importância para o desenvolvimento do território nacional. Ao interligarem municípios e regiões, o sistema oportunizou o desenvolvimento da indústria e a comunicação entre diferentes contextos. Por esse motivo, é inegável sua constituição enquanto patrimônio cultural, tendo em vista que o patrimônio cultural se relaciona com a realidade histórico-social das cidades brasileiras (RODRIGUES DA SILVA, 2014).

No Brasil, as responsabilidades sobre patrimônio cultural são compartilhadas em União, estados e municípios, sendo que muitas das estruturas ferroviárias são reconhecidas como bens patrimoniais (RODRIGUES DA SILVA, 2014). No caso da cidade de Ponta Grossa, existem quatro edifícios que fazem parte do complexo ferroviário que são tombados pela Secretaria de Cultura do Paraná, a Estação Paraná, Estação Roxo de Rodrigues, a Estação de Cargas, o Hospital 26 de Outubro, ligado à cooperativa de funcionários da

ferrovia e a Estação Guaragi, que é tombada pelo município. Contudo, nenhum destes tombamentos demonstra a importância da preservação dos elementos relacionados ao trabalho, como a Oficina e a Vila Ferroviária.

A Vila Ferroviária em questão, foco primordial deste trabalho foi construída no ano de 1956, a fim de garantir aos operários da Oficina residências dignas. O entorno da oficina já havia motivado a criação de um time de futebol, no ano de 1912 e um clube recreativo em 1917 (ANHAIA, 2012) e a Igreja da capelania, em 1952. Além desses equipamentos, o capelão de ferrovia, Frei Elias Zulian era um religioso de muita visão, buscando a construção da escola básica em 1957, do Cineteatro São Cristóvão em 1959, posteriormente substituído pelo Cineteatro Pax, em 1961 (WALDMANN, 2020).

O projeto do loteamento (Figura 1) elaborado pela seção técnica de projetos da RVPSC possui influência dos modelos de cidade-jardim ingleses, com quadras de formatos irregulares e rotatórias com ajardinamento. A maior praça se converte em uma área central do loteamento, pela inserção da igreja e da escola básica, também é evidente a proposta de hierarquia de vias, pela diferenciação da caixa das mesmas. O desenho apresenta o estádio e as oficinas já existentes, pátio de manobras e um loteamento previamente executado.



1 – Estádio
2 – Oficina e pátio de manobras
3 – Loteamento pré-existente
4 - Igreja
5 – Escola

Figura 2: Implantação da Vila Ferroviária em Ponta Grossa, RVPSC, 1956 Fonte: Casa da Memória, Ponta Grossa.

A prancha apresenta em seu canto inferior esquerdo a planta e uma fotografia do modelo de residência a ser elaborado no terreno, sendo que a tipologia selecionada dentre os diversos produzidos pela companhia é o tipo “C” (BATISTA, 2011). Esse modelo foi executado no sistema construtivo chamado tábua e mata-junta, com 61 m², possuindo três quartos, varanda destacada, sala de estar, cozinha e instalação sanitária. A fotografia difere levemente do modelo executado, que possui a cobertura da varanda destacada, além disso nota-se a proposição de casas com diferentes tamanhos.

Embora o projeto fosse composto por 19 quadras, capazes de receber 231 casas, sabe-se

que apenas 43 destas casas foram construídas, com algumas alterações no desenho do loteamento. Até o momento não se pode precisar o motivo destas alterações, e mesmo a adoção da madeira como material construtivo, especificamente a madeira de araucária, tendo em vista que a empresa desenvolveu simultaneamente vilas operárias em alvenaria e em madeira. Porém, sabe-se que o Paraná é um estado com uma vasta tradição na aplicação deste sistema, que tinha bastante aceitação entre o público (BATISTA, 2011).

Além disso, pode se destacar a conveniência do sistema, já que à época havia a abundância do material e o sistema era visto como flexível, permitindo não apenas a edificação das residências, mas de outros edifícios que compunham o sistema, como a escola do sindicato, já demolida e construída e local incerto, e a própria oficina de vagões. No sistema tábua e mata-junta as tábuas de madeira são posicionadas na vertical, as tábuas possuem espessura de 1 polegada e largura de 9 a 12 polegadas, a araucária possibilitou que as tábuas tivessem grande comprimento. No encontro das peças era inserida a mata-junta, com largura de 2 polegadas, pela face interna e externa (LAROCCA JUNIOR; LAROCCA; LIMA, 2008)

Foram construídas no local casas do modelo “C”, com 61 m² e no modelo “D”, com 39 m². que possuía poucas diferenças com relação ao outro modelo, se diferenciando por possuir dois dormitórios e a varanda encaixada no volume da casa. Não foi possível identificar quantas edificações foram executadas de cada modelo. Atualmente, 18 das edificações se mantém no local, sendo que dessas, 8 são do modelo “D” e as restantes do modelo “C”. Três destas edificações se mantém com as características originais, enquanto as restantes sofreram pequenas modificações, como a substituição de esquadrias e inclusão de novos ambientes (Figura 2).

Figura 2: Mapa de localização das casas da vila ferroviária, Casa Tipo “C”, Casa Tipo “D”. Fonte: Autora.

CONCLUSÕES

A ferrovia foi uma das grandes indutoras do desenvolvimento urbano de Ponta Grossa, pois ao integrar a cidade a outros municípios, favoreceu o acesso de bens e serviços, modificando o perfil da região. Além disso, o sistema provocou transformações no sentido de crescimento da mancha urbana, que passa a acompanhar o sentido dos trilhos. Essa situação também é reforçada pela RVPSC, que, assim como muitas empresas ferroviárias, produziu uma vila operária destinada a seus trabalhadores.

Sua implantação segue modelos típicos de outras vilas operárias contemporâneas, contíguo ao edifício produtivo, com desenho inspirado no modelo cidade-jardim, e com equipamentos comunitários para a população. As casas, propostas em duas tipologias, seguem uma proposta típica para a região e época em que foram construídas, se apropriando de telhados de duas águas, varanda e com técnica construtiva que foi a marca da paisagem urbana paranaense até meados dos anos 1970.

Os resultados preliminares desta pesquisa apontam que as unidades remanescentes se distribuem pelo loteamento de maneira esparsa, sendo que das 43 casas construídas, apenas 18 ainda existem, e destas apenas 3 não receberam qualquer modificação. Aquelas que foram modificadas, tiveram alterações funcionais, como troca de esquadrias e ampliação ou construção de novos ambientes. A aplicação da araucária pode ter ocorrido por conveniência, dada a disponibilidade da época, ou mesmo pela garantia de aceitação do usuário.

As casas e o complexo fabril não são protegidos por nenhuma legislação patrimonial, apesar de terem grande significado para a história local. O andamento da pesquisa buscará detalhar as características das residências, bem como do edifício fabril que compõem o contexto fabril do bairro. Também contribuirá para a identificação de como a infraestrutura logística influenciou na formação do território e o significado do espaço para seus usuários.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANHAIA, Talia Rafaelli Schantz. **Eixos de crescimento urbano e arborização em Ponta Grossa, PR.** 2012 (90 f.) Dissertação (Mestrado em Gestão do Território), Universidade Estadual de Ponta Grossa. 2012.

BATISTA, Fábio Domingos. **A tecnologia construtiva em madeira na região de Curitiba:** da Casa Tradicional à Contemporânea. Dissertação de Mestrado. Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2011.

CORREIA, Telma Barros. De vila operária a cidade-companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** (RBEUR), n. 4, p. 83-98, 2001.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 5ª edição. São Paulo: Atlas, 2016.

INOUE, Luciana Massami. O papel das ferrovias na formação do território paulista: o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e suas vilas ferroviárias. **Revista Mosaico**, v. 14, p. 22-35, 2021.

LANGE, Francisco Lothar Paulo. **Os Campos Gerais e sua Princesa.** Curitiba: COPEL, 1998.

LAROCCA JÚNIOR, Joel. Habitação social em madeira: Vila Ferroviária em Ponta Grossa (1956). **Revista de Engenharia e Tecnologia.** V. 8, No. 3, Dez/2016.

LAROCCA JUNIOR, Joel; LAROCCA, Pier Luigi; LIMA, Clarissa Almeida. **Manual de conservação e adaptação de casas de madeira no Paraná.** Ponta Grossa: Editora Larocca Associados, 2008.

LÖWEN SAHR, Cicilian Luiza. Estrutura interna e dinâmica social da cidade de Ponta Grossa. In: DITZEL, Carmencita de Holleben Mello; LÖWEN SAHR; Cicilian Luiza. **Espaço e Cultura**: Ponta Grossa e os Campos Gerais. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2001.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Cidade e Ferrovia:** a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa. 1997. (206 f.) (Dissertação de Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Memória ferroviária: esforço de revisão crítica da memória histórica sobre a ferrovia e seu valor patrimonial. **Anais…** VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria: Ferrocarriles, Historia y Patrimonio Industrial. Mendoza, 2017.

SILVA, Regina Ferreira da. **Caracterização de vila inserida no contexto urbano.** 2008. (133 f.) (Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2008

RODRIGUES DA SILVA, Ronaldo André. Patrimônio ferroviário brasileiro: Da Inclusão à Exclusão de Uma Paisagem Cultural. **Anais…** 3º Colóquio ibero-americano Paisagem cultural, patrimônio e projeto. Belo Horizonte, 2014.

WALDMANN, Isolde Maria. **História do Bairro de Oficinas, cidade de Ponta Grossa, PR.** Ponta Grossa: Gráfica Planeta, 2020.

Edificaciones ferroviarias prefabricadas en Uruguay. Estudio del edificio de pasajeros

Celeste Barboza Padilla <arq.celestebarboza@gmail.com>

INTRODUCCIÓN

La arquitectura ferroviaria en Uruguay se expresó en su momento como un símbolo de progreso, de lo nuevo y enunció una nueva imagen de modernidad, a partir de la incorporación y el uso de las nuevas tecnologías propias de la Revolución Industrial.

En 1869 se inauguró el primer tramo férreo del país, promovido por capitales nacionales. Luego, entre 1871 y 1877 se dio el traspaso de la concesión a la empresa británica Central Uruguay Railway (CUR), que actuó hasta la estatización de todas las empresas en 1949. Fueron décadas de importantes inversiones en materia ferroviaria donde actuaron múltiples empresas, en su mayoría británicas. Estas apreciaciones confluyeron en la conformación de un sistema ferroviario que alcanzó más de tres mil kilómetros de vías dispuestas en un trazado radial que convergen en Montevideo, alcanzando los principales centros poblados y conectando importantes áreas productivas.

Desde el punto de vista patrimonial según Romay et. al (2010) la estación y su arquitectura ocupó un lugar de referencia en el medio rural, pueblos y ciudades a los que el ferrocarril dinamizó y consolidó. La identidad de sucesivas generaciones se tejió en torno al ferrocarril, a su arquitectura, su rol urbano, su impronta paisajística y a su vínculo con la vida social y cultural, conformando parte de nuestro patrimonio.

Desde el enfoque constructivo, el surgimiento de la arquitectura ferroviaria ocupó un lugar significativo, ya que debió responder a estrictas demandas operativas de la ingeniería y sus características singulares se plasmaron en diseños funcionales y en el uso de diferentes sistemas constructivos y materiales.

Las edificaciones ferroviarias de estructura de madera y terminación exterior de chapa representan uno de los primeros pasos a los sistemas de construcción prefabricada en el país, donde la madera pasó a tener un papel fundamental presentando un nuevo nivel de desarrollo. A pesar de ello, la arquitectura ferroviaria prefabricada en Uruguay no se ha estudiado en profundidad y no cuenta con registros sistematizados de sus características.

Este artículo presenta fundamentalmente aspectos tecnológicos constructivos de las edificaciones prefabricadas ferroviarias que funcionaron como edificio de pasajeros, el principal dentro del cuadro de estación, construidos entre 1866 y 1949 en Uruguay. Estos han sido registrados y analizados a partir del relevamiento de antecedentes documentales, de las características tipológicas, y de los detalles constructivos de los componentes y sus vinculaciones, en base al estudio de múltiples casos. Se espera con ello aportar al registro y conservación de la arquitectura ferroviaria prefabricada del Uruguay.

METODOLOGÍA

Para el desarrollo del trabajo de investigación se transitó por cuatro etapas no sucesivas, cuyas características y actividades se muestra en la figura 1, que combinan métodos de observación, análisis, inducción y síntesis, en un abordaje recursivo y de retroalimentación.

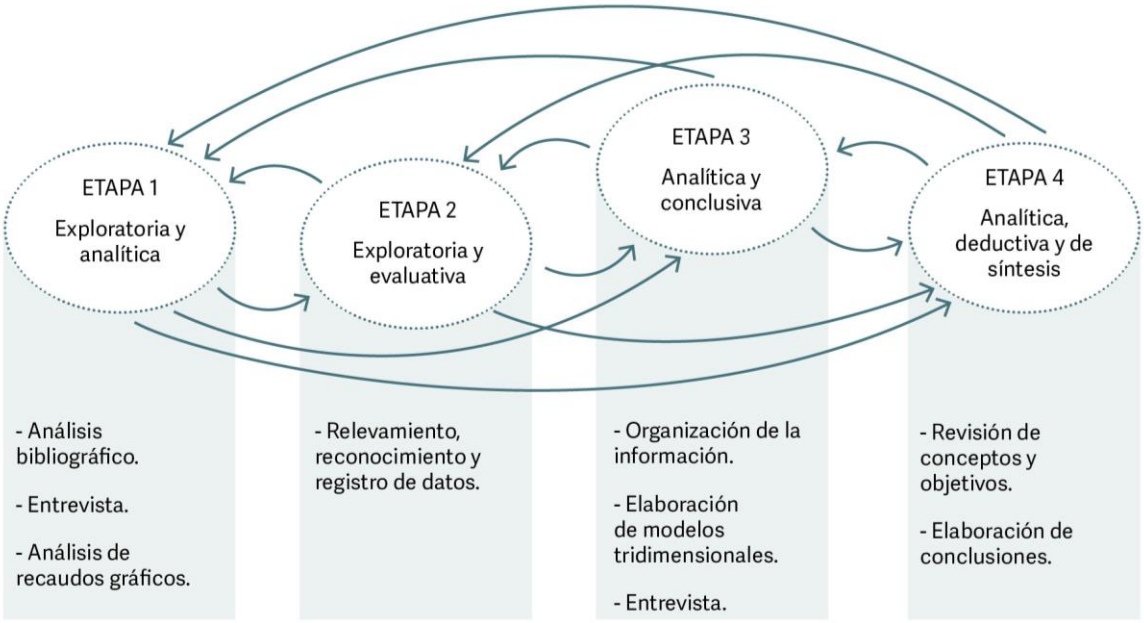


Figura 1. Etapas de la investigación. Fuente: Elaboración propia.

CARACTERÍSTICAS TIPOLÓGICAS Y CONSTRUCTIVAS

De un total de 228 estaciones ferroviarias distribuidas en el territorio nacional, se constató que 67 casos corresponden edificios de pasajeros construidos con sistemas prefabricados y 161 en mampostería, cuya distribución territorial se muestra la figura 2.

Figura 2. Distribución de los edificios principales del cuadro de estación respecto al tipo de construcción a nivel nacional. Fuente: Barboza (2022)

Según su categorización, se trata generalmente de estaciones intermedias y la mayoría responde a edificios de segunda y tercera clase.

La construcción de estas edificaciones, según se muestra en la figura 3, tuvo su auge principalmente a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, específicamente entre 1890 y 1920. CUR fue la empresa ferroviaria que más ejemplares construyó, observándose el 60% de los casos pertenecientes a la misma.

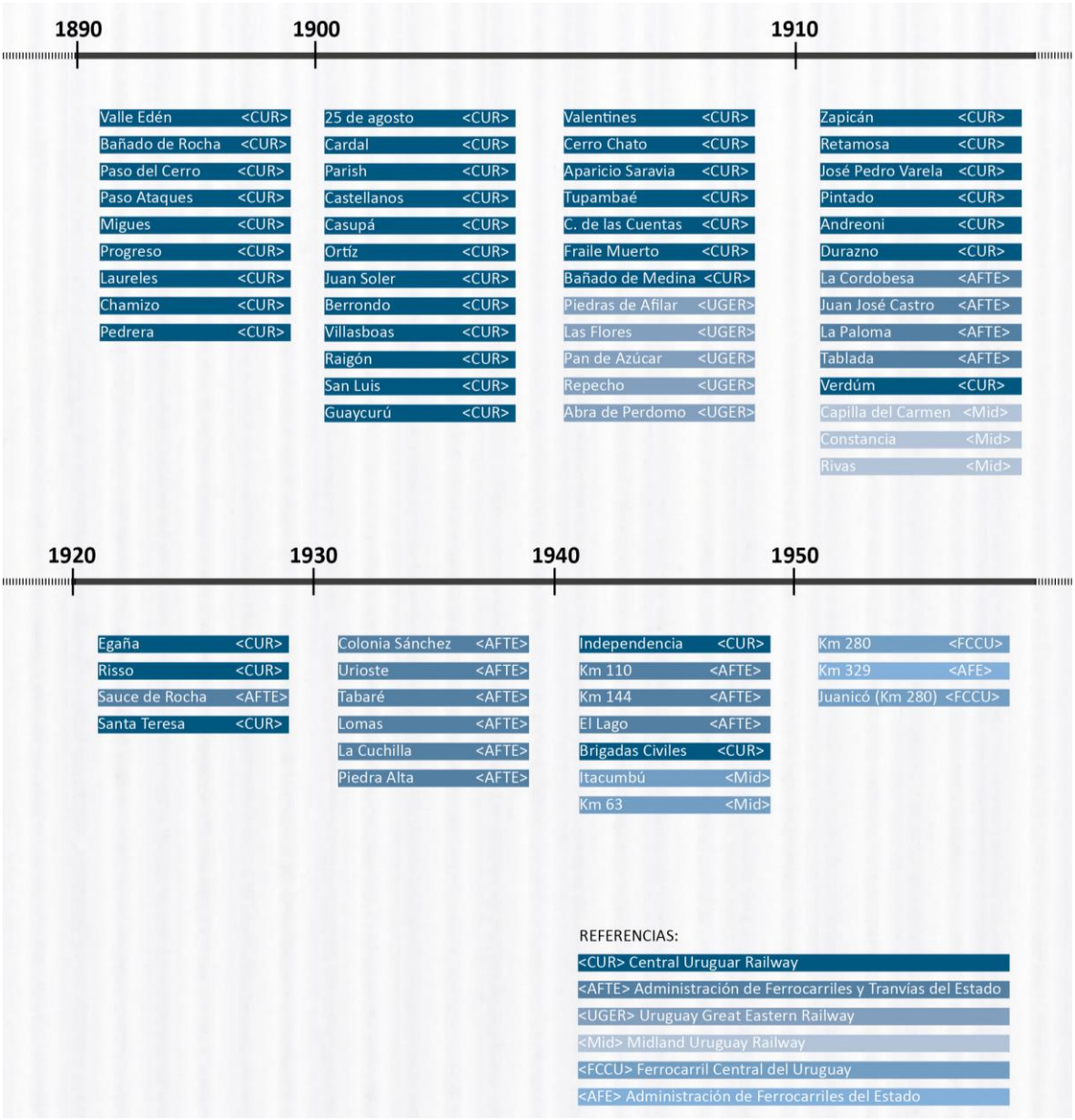


Figura 3. Línea de tiempo con la construcción del edificio de pasajeros en sistemas prefabricados, por estación y empresa ferroviaria. Fuente: Barboza (2022)

Identificación de tipos

Se observó que la mayoría de las características tipológicas y constructivas se mantuvieron constantes y las variantes se relacionan según la empresa que las construyó, su localización dentro de la red ferroviaria y al período de construcción.

Según muestra la figura 4, una clasificación primaria mediante la observación de las secciones transversales de las edificaciones permitió identificar dos tipos: A y B.

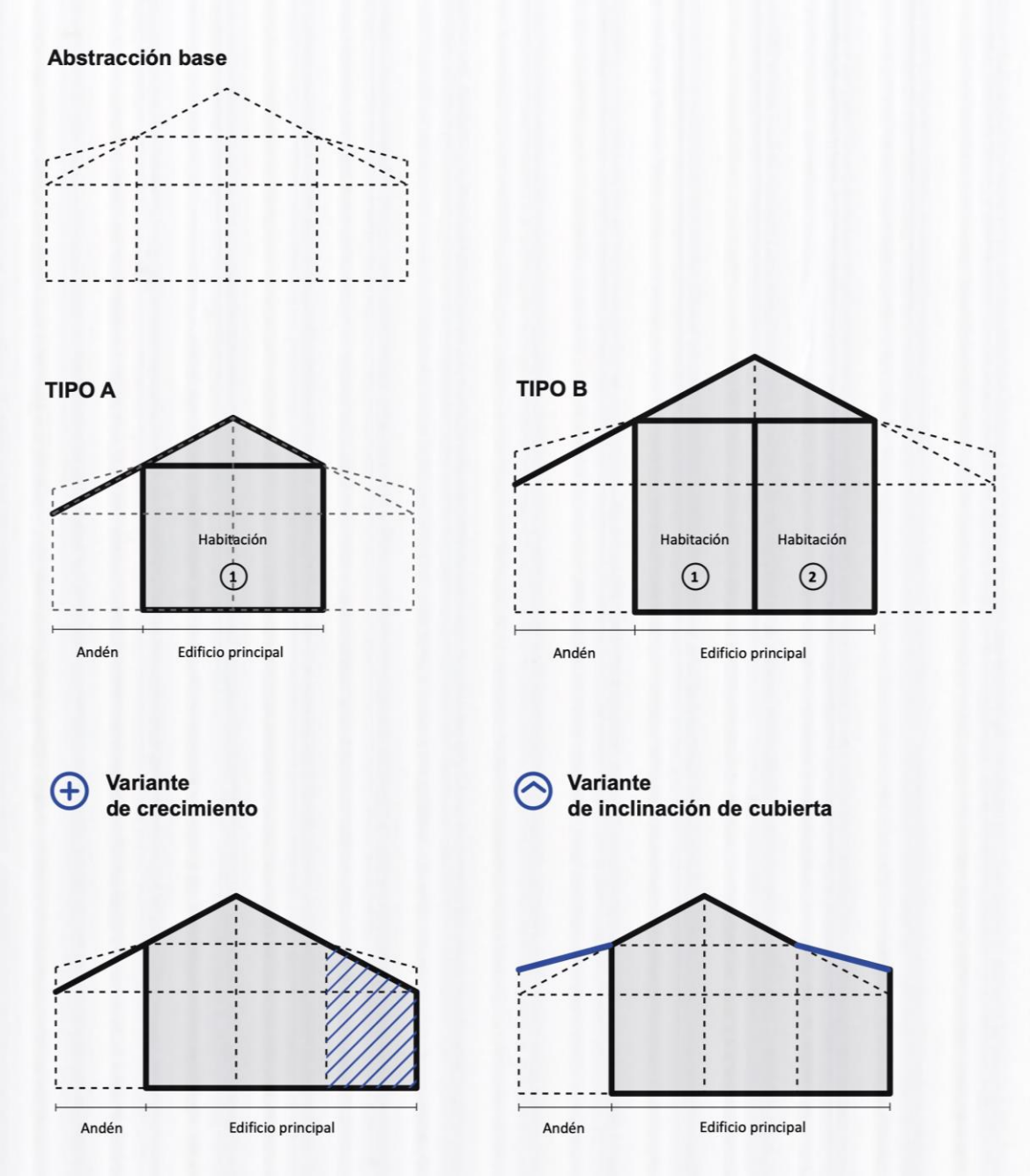


Figura 4. Clasificación en base a tipos y variantes posibles. Fuente: Barboza (2022)

En los de tipo A el edificio constituye una secuencia de módulos constructivos de habitaciones simples. Este tipo representa el 69% de los casos y se encuentran ejemplos construidos por todas las empresas ferroviarias.

Las edificaciones de tipo B son de mayor tamaño, el edificio se desarrolla en una serie de módulos constructivos de habitaciones dobles, frente y fondo. Este tipo representa el 31% de los casos y se encontraron ejemplos principalmente construidos por la CUR.

En ambos tipos se observaron variantes relacionadas a ampliaciones del módulo y cambios de pendiente en cubierta, como se muestra en la figura 5, donde el tipo B presentó menos variantes.

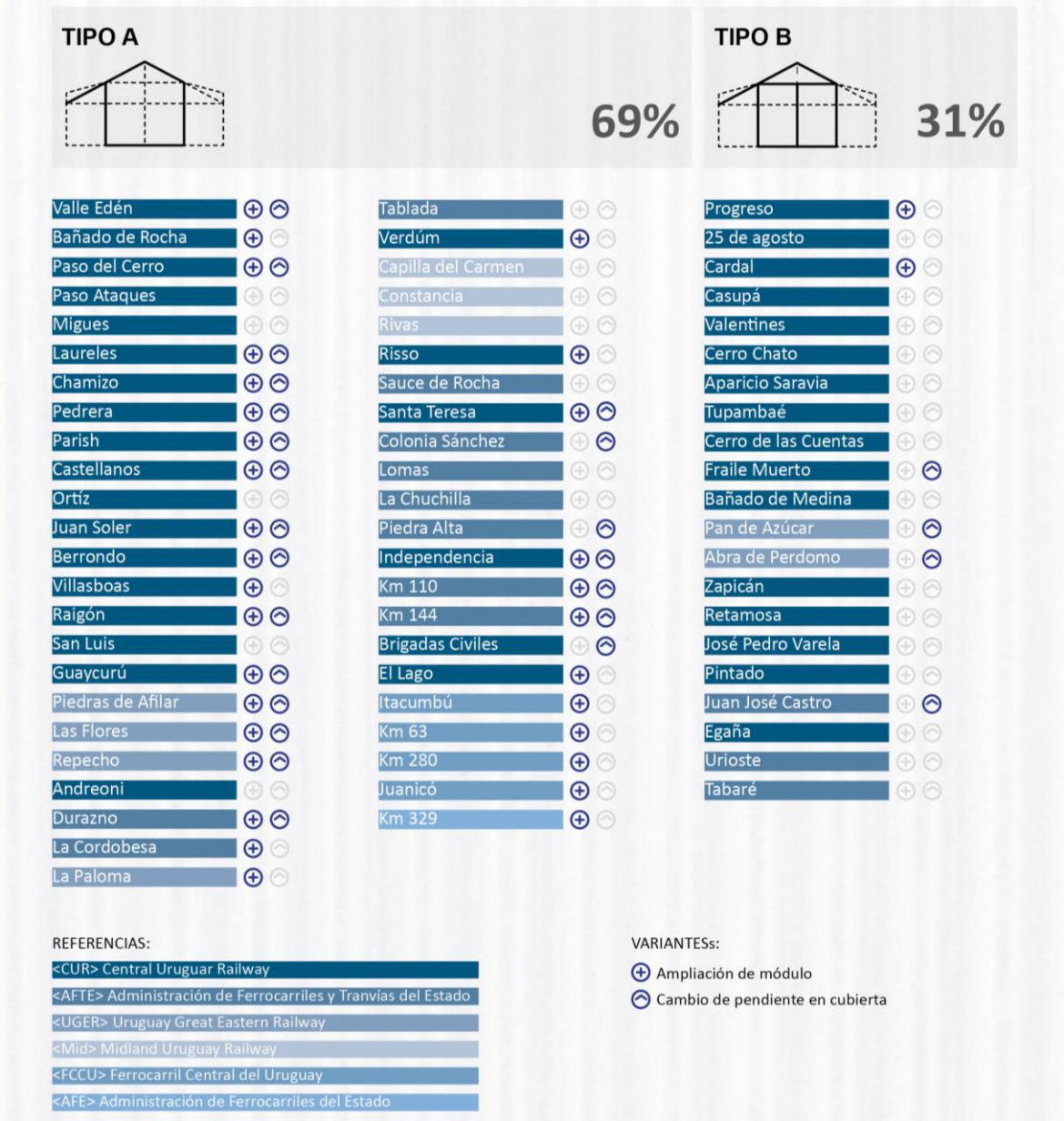


Figura 5. Clasificación de estaciones por tipo y variantes del edificio principal.
Fuente: Barboza (2022)

Materiales

El uso de la madera es relevante y tiene un papel fundamental en la estructura de cubierta, piso y tabiquería exterior e interior. También se utilizó en terminaciones interiores, en piezas como zócalos y tapajuntas, así como conformando aberturas interiores y exteriores.

Las piezas de madera que conforman la estructura de los entramados y se protegen al interior de los tabiques, presentan vetas en forma de ola, sin nudos, con anillos de crecimiento regulares y muy delgados. Estas características son asimilables a maderas de coníferas, se presume pinotea. Estas particularidades se observaron también en marcos, hojas y protecciones de las aberturas; y en las tablas de las terminaciones interiores.

La madera expuesta que conforma el pórtico del andén no marca veteado en la pintura y las testas presentan secciones más compactas. Se podría decir que se trata de maderas más densas y pesadas, equiparables a frondosas. Estas piezas deben resistir las inclemencias meteorológicas y posibles ataques de hongos e insectos.

El anuario estadístico de Uruguay para los años 1884-1886, indica que se importaron maderas de distintas especies y secciones (Dirección General de Estadística y Censo, 1887, p. 281). El de 1893-1894 menciona los países de procedencia: Argentina, Brasil, Paraguay, Estados Unidos e Inglaterra (Dirección General de Estadística y Censo, 1895, p. 163). Visto que durante el período de construcción de estas edificaciones en Uruguay no se contaba con plantaciones de especies maderables con estas características, es probable que la madera utilizada fuese importada.

Se identificaron piezas de sacrificio que protegen a las estructurales y permiten reponerse con facilidad al final de su vida útil. Se observaron maderas blandas, jóvenes, con nudos y ataques xilófagos. Posiblemente se trate de reemplazos recientes realizados con madera de coníferas nacionales.

Las chapas onduladas de hierro galvanizado aparecen como terminación exterior de cubiertas y cerramientos verticales, como se muestra en la figura 6. Se identificaron en algunos casos el sello de la empresa inglesa Dolphin. En este material también se encontraron elementos como: caballetes, canalones, bajadas de pluviales y anclajes. Existen algunos casos especiales donde se utilizaron chapas onduladas de fibrocemento.

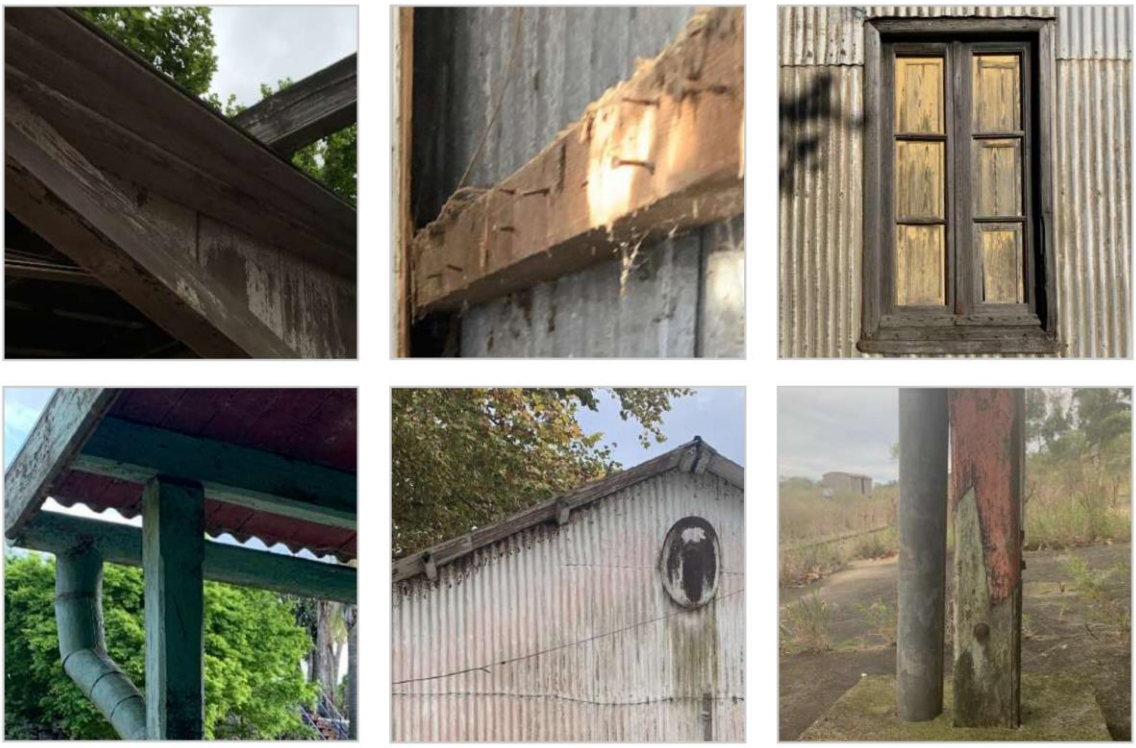


Figura 6. Materiales identificados en los edificios de las estaciones de Villasboas, Cerro Chato, Valentines, Valle Edén, Pan de Azúcar y Zapicán respectivamente. Fuente: Barboza (2022)

Respecto a los sistemas húmedos de construcción, se utilizaron materiales como: piedra, hormigón y ladrillo. Según Castro (1893) la piedra era tomada de la misma localidad o de sus inmediaciones. Respecto a materiales tales como cal, arena, granito, balastro, agua

potable; asegura que se podían tomar en cualquier dirección en que se encamine un trazado de ferrocarril.

Sistemas constructivos

Se identificaron características comunes en cuanto a la solución de los distintos componentes que conforman los sistemas constructivos del edificio para cada tipo. Esto permitió configurar y modelizar el esquema general que se muestra en la figura 7.

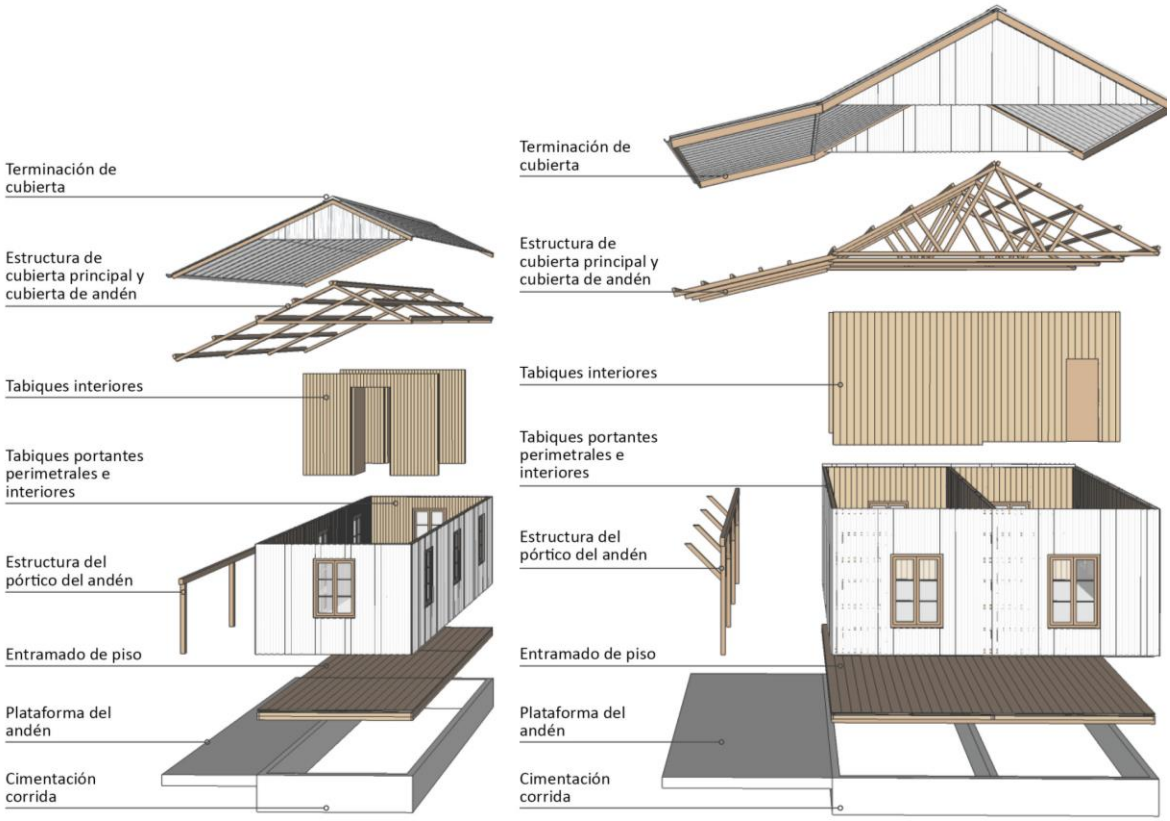


Figura 7. Modelizado del esquema general de los sistemas constructivos para los tipos A y B.
Fuente: Barboza (2022)

Respecto a la técnica de construcción, se observaron sistemas de construcción húmedos utilizados en la cimentación y en piso de locales húmedos anexos; y sistemas de construcción en seco en elementos que conforman piso, tabiques perimetrales, tabiquería interior y cubierta.

El tipo de suelo donde se levantaron estas construcciones es variado, encontrándose desde suelos con sedimentos limo arcillosos predominantes, otros conformados por débil manto de sedimentos limo arcillosos sobre roca la del basamento cristalino hasta suelos de areniscas.

La cimentación utilizada presenta distintas soluciones, según muestra la figura 8, desde fundaciones puntuales de madera dura hasta fundaciones superficiales de transmisión de cargas de forma lineal y continua con piezas de mampostería elaboradas in situ.

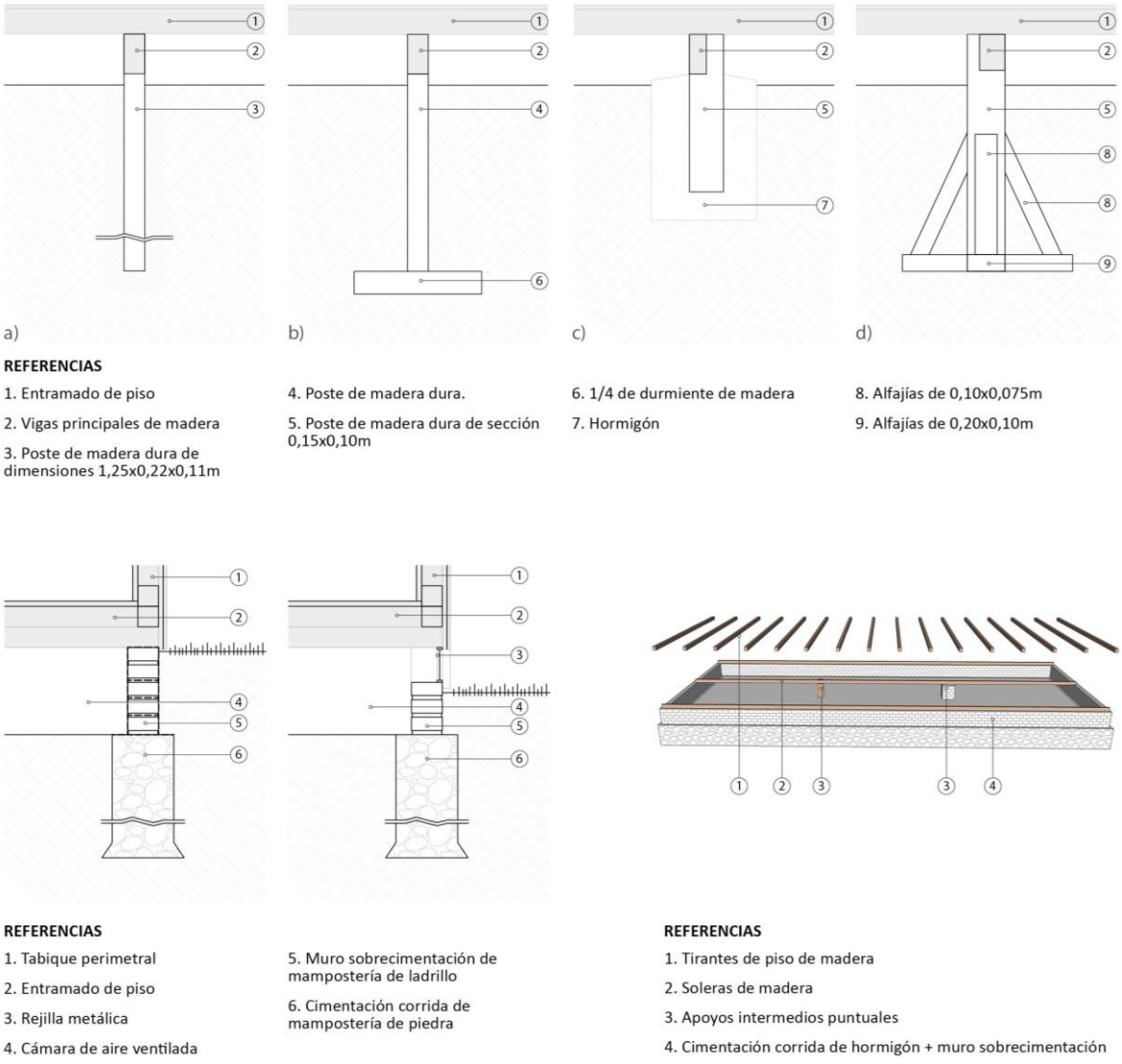


Figura 8. Soluciones de cimentación y entramado de piso para ambos tipos, A y B.
Fuente: Barboza (2022)

La estructura del piso se conforma por entramados de piezas de madera: vigas principales (soleras de piso) y vigas secundarias (tirantes de piso). Entre el piso y el terreno se observa una cámara de aire ventilada.

Los tabiques portantes perimetrales e interiores forman parte de la estructura resistente del edificio y se encuentran conformados por entramados de piezas de madera dispuestas de forma vertical (pie derecho y jambas) y horizontal (solera inferior, solera superior, dintel, alféizar y transversales cortafuego). Las piezas de estos entramados se encuentran unidas de forma mecánica.

El pórtico del andén se conforma por el tabique portante fachada y una serie de pilares de madera de sección cuadrada, hincados en la plataforma de hormigón o directamente en el suelo, según muestra la figura 9.

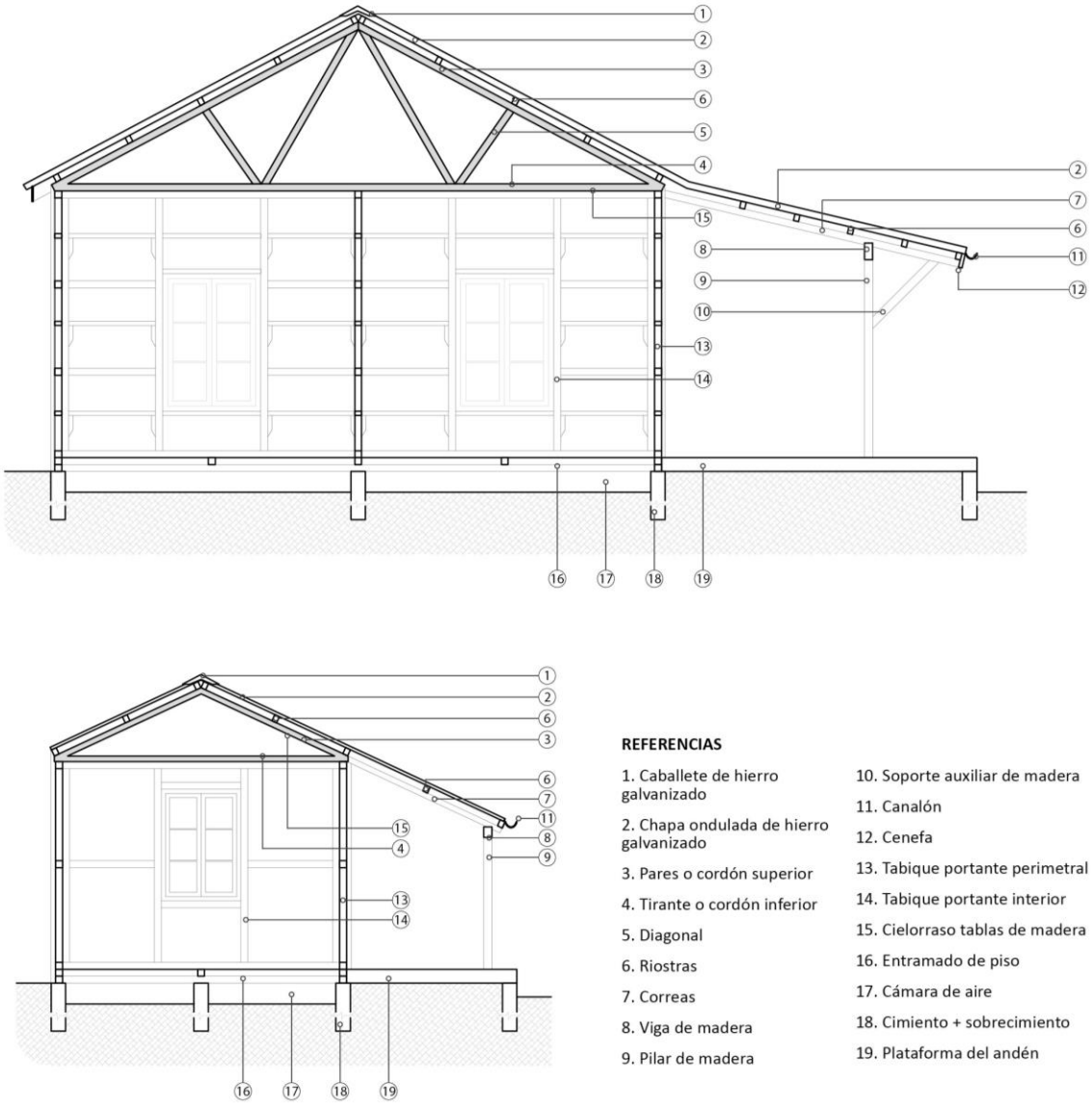


Figura 9. Enmaderación de cubiertas y entramado de estructura vertical para tipo B (arriba) y tipo A (abajo). Fuente: Barboza (2022)

En todos los casos se observó cubierta principal inclinada a dos aguas. Su continuación hacia el sector del andén muchas veces mantiene la pendiente. La enmaderación o tijeral de forma triangular, está conformada por cerchas de madera que varían en los tipos A y B como se muestra en la figura 9.

Tanto para ventanas, puertas interiores y exteriores como para ventanillas utilizadas en las habitaciones de encomienda y boletería, se pudo acceder a planos de aberturas tipificadas de madera, constatando así su estandarización.

Se identificaron tres tipos de fachada: hacia el andén, laterales y posterior. Destaca la importancia de la fachada hacia el andén preponderada por el pórtico de acceso al edificio, donde ocurría el mayor movimiento e intercambio. Su modulación como muestra la figura 10, responde a la cantidad de habitaciones con las que cuenta el edificio y está marcada por el ritmo de los pilares y la presencia de aberturas centradas.

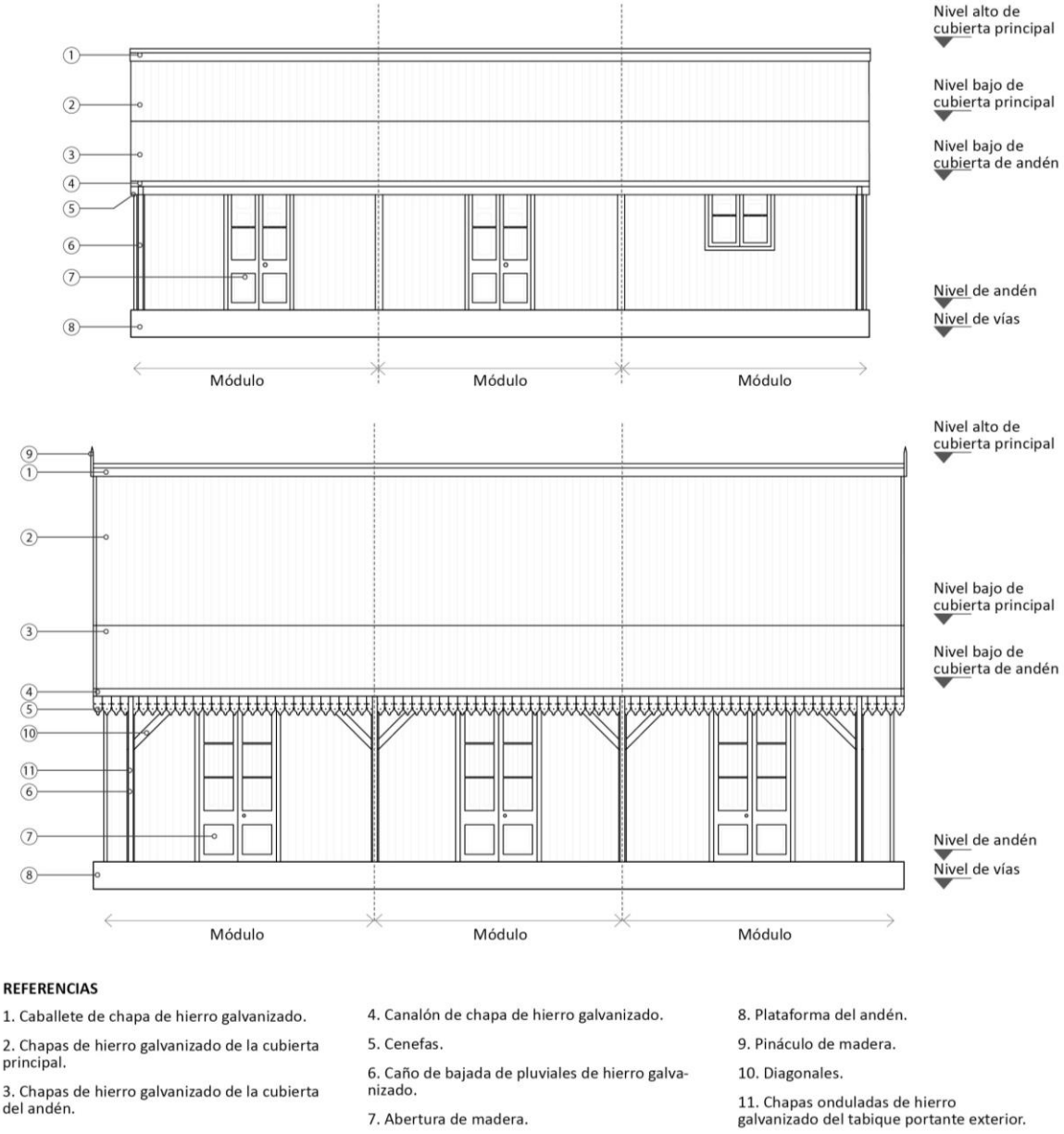


Figura 9. Esquema de fachada hacia el andén para el tipo A (arriba) y tipo B (abajo).
Fuente: Barboza (2022)

Sobre las terminaciones utilizadas, al exterior se observan chapas onduladas de hierro galvanizado, pintadas y fijadas a la estructura mediante clavos con arandelas. Hacia el interior se termina con tablas machihembradas pintadas, clavadas a la estructura de forma oculta. Estas se utilizan en pisos, tabiques y cielorrasos.

1 CONSIDERACIONES FINALES

Del estudio de antecedentes del sistema ferroviario y su arquitectura se pudo inferir que existió una red de empresas especialmente británicas, que trasladó un modo productivo que tuvo incidencia en la arquitectura nacional y marcó un antecedente importante a través de un modo de edificar novedoso para el país. Por otro lado, se constató que la prefabricación, además de la estandarización y del uso del tipo, vinculó variables de diseño, elaboración en serie, fábrica fuera de la ubicación final y fases de montaje simple, precisa

y no laboriosa.

Se pudo advertir que el ferrocarril tuvo repercusiones más allá de la industria ferroviaria, por cuanto organizó un modelo territorial de gran difusión. Su aplicación se constató en el 30% del total de edificios de pasajeros de la red ferroviaria, cuyo auge constructivo se concentró a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, específicamente entre 1890 y 1920.

Se identificó el uso de dos tipos. Si bien el de mayor desarrollo en cuanto a escala y habitaciones representa el 31% de los casos, es el que presenta menor variabilidad. Aquí se observaron distintas instancias de diseño y planificación que permitieron mejorar el tipo y optar por una solución de mayor nivel de estandarización.

Sobre los materiales de construcción y en particular con la madera fue posible identificar la importancia de su rol estructural a nivel de cubiertas, muros y pisos, así como en la conformación de aberturas y terminaciones. Si bien no fue posible identificar de manera certera la madera utilizada y el grado de prefabricación de las piezas, se pudieron plantear hipótesis sobre las especies empleadas y confirmar la importación tanto de este material como de las chapas de hierro galvanizado al país.

En relación con la técnica de construcción, si bien en algunos caso se incluyeron sistemas húmedos en la cimentación y el piso de locales anexos, priman los sistemas de construcción en seco para la conformación del piso, tabiques perimetrales, tabiquería interior y cubierta. Del análisis de los detalles de los componentes y de sus vinculaciones, se infiere un alto nivel de estandarización de aberturas interiores y exteriores, así como del trabajo de piezas de terminación conformadas por molduras de madera. Esto, la conformación de los distintos sistemas constructivos y sus vinculaciones mediante uniones mecánicas permitieron operaciones de montaje simples y rápidas.

Se puede decir entonces que la relevancia de los edificios prefabricados ferroviarios radica en que conforman uno de los primeros pasos a los sistemas constructivos prefabricados en el país, presentan un nuevo nivel de desarrollo de la madera que hasta ese entonces no había sido explotado, destacan sus particularidades tecnológicas y constructivas, así como también constituyen un gran valor de referencia en las diferentes localidades en las que se desarrollaron. En este sentido se entiende que este estudio significa un aporte al registro y conservación de la arquitectura ferroviaria prefabricada del Uruguay.

NOTAS

Este texto es parte de la investigación realizada por la autora para el trabajo final del Diploma en Construcción de Obras de Arquitectura de Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República, bajo la tutoría de la Dra. Arq. Carola Romay.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBOZA, C. **Edificaciones ferroviarias prefabricadas.** 2022. 153 p. Tesis (Diploma en Construcción de Obras de Arquitectura) - Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República, Montevideo, 2022.

CASTRO, J. **Estudio sobre los ferrocarriles Sud-Americanos y las grandes líneas internacionales.** Montevideo: Editorial La Nación, 1893. 651 p.

DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA GENERAL. **Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay**. Montevideo: Tipografía Oriental, 1887.

DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA GENERAL. **Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay**. Montevideo: Imprenta á vapor de LA NACIÓN, 1895.

ROMAY, C., ETCHEVARREN RICCA, V., CHIRICO, M., MAGGI, S., PAEZ, C., PRIMUCCI, D. Y SABALSAGARAY, S. **La arquitectura y el ferrocarril: una mirada a nuestro patrimonio.** Montevideo: MEC Uruguay Cultural, 2010. 178 p.

Dos Trilhos ao Museu: estratégias de salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário de Moatize, Moçambique

Eduardo Simba R. Jeremias Muachissene <eduardomuachissene@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Estudar o patrimônio industrial é um exercício que se multiplica por diversas pesquisas realizadas em diferentes campos das ciências que se preocupam com a gestão e valorização desta tipologia de patrimônio. Em Moçambique este patrimônio é muito pouco abordado, encarado e discutido, desprovendo-o de uma ação de preservação que permitiria conhecer a cultura técnica do país.

A escolha do objeto deveu-se a ausência de estudos sobre o patrimônio industrial, conservação dos vestígios seculares da cultura técnica, quando se nota um conjunto de testemunhos de interesse cultural e histórico isenta de proteção, sob riscos de desaparecimento, e por este constituir um elemento basilar na produção de espaços regionais e nacional. Por isso, o nosso objetivo é encontrar princípios práticos de salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário de Moatize através da musealização e políticas hábeis de mais-valias socioculturais.

Para maior compreensão sobre a gestão do patrimônio cultural no seu todo[11], o estudo abrangeu as instituições de tutela cultural para a percepção das ações de conservação e valorização do patrimônio nacional. No seu estudo, Mendonça (2015), chama atenção à estruturação progressiva dos departamentos referentes à tutela do patrimônio cultural em Moçambique e sobre a transformação do entendimento e abrangência conceptual, associado ao processo de transição política e cultural e as mudanças doutrinárias adotada para o país. Estas constatações nos instigaram a perceber juntos das instituições de tutela cultural como elas se impõem para a conservação e salvaguarda do patrimônio industrial, especificamente.

São raras as iniciativas por parte de empresas em criarem museus para a conservação do seu espólio para dele se valerem na construção da sua história, cultura e imagem. Daí, ser necessário que o Estado estimule iniciativas conjuntas de criação de museus para a conservação de objetos que muito serviram para a configuração sociocultural, socioespacial e paisagística moçambicana.

A preservação do patrimônio ferroviário nutre o conhecimento da história, cultura, configuração socioespacial, economia, o que se relaciona com o desenvolvimento e com a memória social de que o país tem de se valer. Cada objeto técnico é rico e é representacional para o conhecimento sociocultural. Assim, percebe-se que o patrimônio industrial tem significância, valor de memória e de uso. Nisso, a patrimonialização dos bens industriais tem de preocupar as instituições de tutela cultural, a empresa, as instituições de

[11] Referimo-nos das tipologias e categorias.

ensino e a comunidade para garantir a preservação destes. Riegl (2016), ao teorizar o conceito de monumento histórico, entendemos que ele corresponde a uma construção humana realizada sem a intenção de vir a adquirir um “destino memorial” mas, que com a passagem do tempo, se converte em objeto de culto, referenciado num determinado quadro histórico que a memória coletiva assume querer preservar por quão representativo no quotidiano social.

Métodos e procedimentos

A pesquisa seguiu o paradigma qualitativo e articulou vários métodos e técnicas que se relacionam e se interconectam. Recorremos às fontes orais-, os trabalhadores reformados, excelentes mananciais de informação decorrente de suas experiências acumuladas de trabalho. Foi feita uma pesquisa bibliográfica para o entendimento da pertinência de preservação, significância/valor do patrimônio industrial na construção da sociedade. Percebemos que, o patrimônio industrial quando bem gerido ou musealizado proporciona múltiplas vantagens para a promoção cultural e o entendimento das metamorfoses sociais, tornando-se imprescindível o seu estudo e conservação. Recorremos a pesquisa documental- leis, arquivos fotográficos, impressos, documentos normativos de gestão do patrimônio empresarial para a percepção da forma de tratamento que os bens da cultura industrial ferroviária têm e tiveram. Observamos o espólio ferroviário- infraestruturas mecânicas, máquinas, locomotivas, vagões e carris e vários acessórios industriais.

A proposta de musealização induziu-nos à “Investigação para a ação”, sob a qual, uma investigação deve sempre conter em si uma intenção de mudança. Este paradigma faz também decidir o seu foco sobre o conhecimento emancipadora, que pretende pôr a nu as ideologias que condicionam o acesso ao conhecimento e operar ativamente na transformação dessa realidade (COUTINHO, 2018). Esta perspectiva permitiu-nos fazer uma reflexão crítica da forma de gestão do patrimônio industrial e permitir, quiçá, uma ação mais profícua e consequente, novas práticas e maior intervenção na salvaguarda do espólio através de estudos e ações que visem a sua valorização e continuidade.

A pesquisa privilegiou três procedimentos de recolha de dados: inquérito, entrevista e observação. O inquérito- (inquérito por entrevista)**,** inquirimos 11 funcionários que com cargos de chefia na estação de Moatize e Beira, 9 funcionários da Direção Nacional do Patrimônio Cultural- DNPC para o conhecimento minudenciado sobre a forma de salvaguarda do patrimônio industrial. O inquérito por questionário foi aplicado aos funcionários do CFM- Moatize. Foram no total 22 trabalhadores sem cargo de chefia.

A Observação nos permitiu ler a disposição do espólio ferroviários seguida de captura de imagens.

Quanto à consistência interna dos instrumentos, vale dizer que da realização do cálculo do coeficiente de Alpha de Cronbach foram encontrados valores que se enquadram nos níveis de significância estatisticamente aceitáveis (MAROCO & GARCIA-MARQUES, 2006), o que indica que os instrumentos apresentam um grau de consistência interna aceitável (Tabela 1).

Tabela 1. Nível de confiabilidade dos instrumentos de recolha de dados

Nível de confiabilidade dos instrumentos	**Alfa de Cronbach**
Inquérito 1 – Funcionários do CFM Moatize e Beira com cargo de chefia.	0.74
Inquérito 2 – Direção Nacional do Património Cultural	0.71
Inquérito 3 – Funcionários do CFM Moatize sem cargo de chefia.	0.78

Fonte: Autor, 2019.

Para analisar os resultados dos inquéritos por questionário recorreu-se ao programa estatístico SPSS- versão 25. E para a análise das entrevistas e dos inquéritos por entrevistas recorreu-se a técnica de análise de conteúdo de Bardin (2014), sendo que as comunicações dos sujeitos obedeceram ao tema, categoria e subcategoria para as unidades de registo.

Salvaguarda dos objetos industriais e ferroviários

A musealização dos objetos ferroviários é uma estratégia de conservação dos bens técnico-industriais que muito impactam a cidade de Moatize. Assim, a musealização é para nós a prática fundamental para a salvaguarda do espólio ferroviário. Esta ação passa pela compreensão da noção de patrimonialização de objetos industriais para o melhor entendimento desses bens como promotores de fruição cultural no país. A questão em foco é como conservar os espólios ferroviários existentes na Estação de Moatize? Como podem ser úteis para a memória do país e do CFM?

Os espólios ferroviários são bens culturais integrados no conjunto do patrimônio cultural e, torna-se necessário e preponderante proteger esses bens por ações reais. O contributo do patrimônio industrial para a exaltação da cultura é quão rico que permite entender ciclos tecnológicos, as transformações territoriais e a construção social e identitária das comunidades. É necessário fortificar a consciência histórica e encontrar as formas mais esclarecidas de lidar com este legado complexo. O CFM constituiu e constitui uma

> Peça estruturante da rede infraestrutural ferroviária, unanimemente invocada como símbolo legítimo do desenvolvimento económico nacional, e testemunha silenciosa da forma como se estruturaram e se desenvolveram as relações entre os moçambicanos e povos doutros países (NAVARRO, 2012, p. 198).

A ferrovia trouxe uma nova configuração social e dinâmica cultural e econômica para a região e para a cidade, o que deve ser entendido e interpretado pelas peças carregadas de um significado histórico e cultural que compuseram e testemunharam esse processo secular transformador. Mendes, (1990, p. 119), afirma que:

> A qualidade do produto ou serviço, o tipo de inovação eventualmente introduzido, o significado para a população da respectiva localidade - o qual, frequentemente, se encontra bem vivo na memória e no respectivo imaginário – são elementos a que é necessário atender.

A paisagem ferroviária é tida como um elemento de pertença, uma referência histórica que permite encontrar nela elementos de identidade coletiva. Nesta lógica, diz Choay (2016, p. 22) que, “o passado invocado e convocado, de certa forma encantada, não é um passado qualquer: foi localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, diretamente, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade”. Os objetos de que nos referimos emanam um valor que vão além de uma simples peça, quer seja de ferro ou de betão, quer seja de madeira ou de papel, para significar uma evocação cultural de cariz local, nacional e internacional.

A preocupação legal mais evidente com o patrimônio cultural em Moçambique data de 1988, com a publicação da Lei 10/88, de 22 de dezembro, que visa preservar todo patrimônio material e imaterial. O documento não faz menção clara ou específica sobre o patrimônio industrial. Mas, tendo em consideração aos n.º 3, 4, 5, 7 e 8 do art. 3, o espólio do CFM, tendo em conta a sua diversidade e especificidade geográfica, cultural,

socioeconómica, constitui um patrimônio local, regional e nacional de elevado valor histórico que carece de uma classificação e musealização.

Entretanto, ao se entender uma organização como um sistema de criação, a cultura deve mostrar-se essencial para a empresa. Ao referirmo-nos assim, queremos mostrar a nossa preocupação sobre a inexistência de clareza de gestão criativa do patrimônio industrial. E, porque é nossa intenção musealizar o espólio ferroviário percebemos a visão dos funcionários/gestores sobre a melhor forma de conservar os bens técnico-industriais - Gráfico 1.

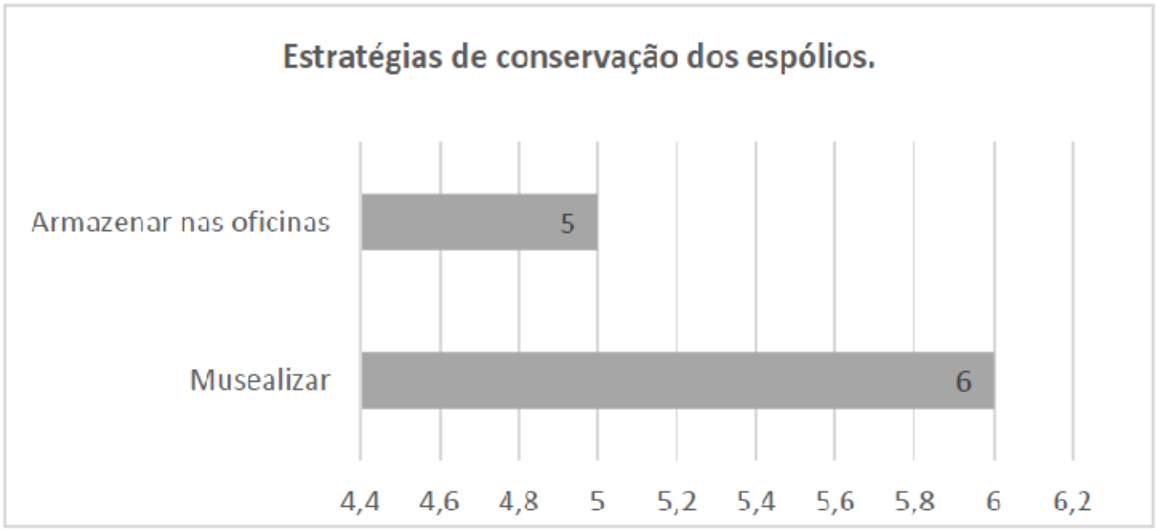


Gráfico 1. Visão dos gestores sobre melhor estratégia de conservação dos espólios ferroviários. Fonte: Autor, 2019.

O museu como agente do patrimônio industrial

O museu como agente do patrimônio industrial vai difundir a cultura material e a educação e vai bloquear práticas não deontológica feitas aos bens técnico-industriais, contribuindo "para a identificação, o estudo, a preservação e a rentabilização de activos potencialmente geradores de desenvolvimento" (NUNES, 2016, p.43). Novas perspectivas de tratamento do espólio será o predicado das atividades do museu e, para isso, terá modelos de exposição tanto permanentes quanto temporárias em constante criatividade, recolhendo e incorporando novos objetos e novas interpretações e informações de contextos dos bens, sua inserção, permitindo maior análise da temática e de informações dadas aos objetos.

O tempo impõe hoje novos desafios e imperativos para as sociedades industriais e às empresas ferroviárias como se referem os estudiosos do patrimônio industrial. E, as cartas de Dublin (2011) e Riga (2005) prescrevem e advertem a criação de museus de ciência e da técnica como uma forma de demonstrar e mostrar um percurso, um trabalho, manifestações evolutivas da cultura técnica e o contributo prestado para a sociedade. Diante disso, e no entender de Nunes (1999, p. 235), "a arqueologia industrial e a museologia- de preferência, a nova museologia, nas suas diversas modalidades de concretização prática- podem contribuir para a superação do défice cultural", permitindo a superação da visão unitária da cultura.

A musealização do espólio ferroviário da estação de Moatize (Figura 1, 2, 3, 4) poderá proporcionar múltiplas vantagens, como mencionamos e promoverá a história industrial e da empresa como disciplina, que muito pouco se aborda e é menos conhecida pela sociedade.

Figura 1. Locomotiva a vapor.

Figura 2. Zora motora.

Figura 3. Travessas.
Fonte: Autoria própria.

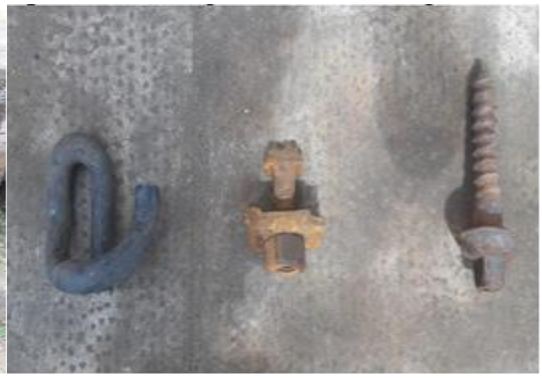


Figura 4. Craponds, tirafundos e pandrois.

O espólio ferroviário existente é rico e considerável para a exposição, conservação e promoção da cultura pois, também, as máquinas oficinais muito serviram para o desenvolvimento de pequenas oficinas locais que dependiam da oficina do CFM para moldar e/ou forjar peças necessárias para camionetas, indústrias moageiras e outras, pela crise de falta de peças sobressalentes.

Obtivemos das entrevistas as seguintes respostas pela criação de um museu: o sujeito JA afirmou: “é muito melhor, até porque os nossos filhos não sabem os primeiros comboios até chegar hoje. Pessoas virão visitar”; o sujeito AA disse: “Aquilo que já não serve, pode-se levar e se mostrar que isso era assim, assim; como trabalhava, como movimentava, como punha massa grossa, fina, como conservava. É bom!”; e o sujeito ME referiu que “a partir disto aqui, podemos ter uma coisa diferente e vai ter valor mais tarde porque nossos filhos vão aprendendo disto para poder desenvolver mais”. Podemos verificar que os sujeitos entrevistados consideram ser melhor a intenção de “criação um museu ferroviário em Moatize” *(categoria)*, pois disse o sujeito AA “Aquilo que já não serve, pode-se levar e se mostrar que isso era assim, assim”, e o sujeito JM disse: “havendo isso, muitos terão interesse de saber aproximar, ver e criar receita” *(subcategoria)*.

Considerações finais

Musealizar o espólio ferroviário de Moatize é uma forma prática e deontológica de salvaguardar o patrimônio industrial. Há um dever atual das instituições de tutela cultural de tornar funcional os instrumentos legais de preservação do patrimônio cultural, abrangendo as novas tipologias e categorias de patrimônio. Os espólios são testemunhos

de técnicas desaparecidas, de processos de trabalho, de usos e de memórias que nos permitem compreender os contextos laborais vividos pelos trabalhadores, as transformações socioculturais e socioespaciais decorrentes. Portanto, preservar este patrimônio tem de constituir uma necessidade no quotidiano das organizações, do Estado e das comunidades.

A representação, significância e valor do espólio ferroviário manifesta uma identidade dos citadinos que dele acionam suas memórias. E, constata-se que as leis de proteção do patrimônio cultural traduzem princípios uteis de preservação do patrimônio, devendo acolher à guarda os bens/objetos industriais para novas leituras culturais e científicas.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de mestrado do autor, realizada junto ao programa de Mestrado em Patrimônio Cultural e Museologia da Universidade de Coimbra, sob orientação do Professor Doutor João Paulo Avelãs Nunes. O presente artigo foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior- Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo.** 4ª ed. Edições 70, Lisboa, 2016.

CARTA DE RIGA. 2005. **Princípios de conservação, restauro, manutenção, reparação e utilização do Equipamento Histórico Ferroviário.** Disponível em: https://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf. Acesso em: 26.12.2018. 11:13h.

CHOAY, F. **Alegoria do património.** Lisboa: Edições 70, 2016.

COUTINHO, C. P. **Metodologia de investigação em Ciências Sociais e Humanas:** teoria e prática. 2ª ed. Coimbra, Almedina, 2018.

ICOMOS: ‘‘OS PRINCÍPIOS DE DUBLIN’’. 2011. **Princípios conjuntos do ICOMOS- TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial.** 17.ª Assembleia Geral do ICOMOS. Disponível em ticcih.org/. Consultado em 22.12.2018.

MAGALHÃES, A. **Estação de Caminho de Ferro da Beira:** Apogeu e crítica do movimento moderno em Moçambique. Lisboa, IICT – JBT/Jardim Botânico Tropical, 2012.

MAROCO, J. e GARCIA-MARQUES, T. **Qual a fiabilidade do Alfa de Cronbach?** Questões antigas e soluções modernas? Laboratório de Psicologia, 4(1): 65-90. I.S.P.A, 2006.

MENDES, J. A. A Arqueologia Industrial: uma nova vertente de conservação do património cultural. **Património e desenvolvimento regional - CEFA**, Coimbra, 1990, p. 111-124.

MENDONÇA, L. A. F. **Conservação da Arquitetura e do Ambiente Urbano Modernos: A Baixa de Maputo.** Coimbra, 2015, [s.n.], Tese. (Doutoramento em Património de influência portuguesa, Arquitetura e Urbanismo). Instituto de Investigação Interdisciplinar da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2015.

MOÇAMBIQUE. Boletim da República. **Lei n.º 10/88.** I Série, n.º 51/441, de 22 de dezembro. Determina a protecção legal dos bens materiais e imateriais do Património Cultural moçambicano. Maputo, Imprensa Nacional, 1988.

NAVARRO, B. J. **A Estação Central de Maputo no contexto das políticas de preservação do património edificado de Moçambique: estudo de caso.** 2012. Rio Grande, ciuhct, historie. Disponível em: www.academia.edu/.../ a_estação_central_de_maputo_ no_ contexto das_políticas_de... Acesso em 04.12.2017.

NUNES, J. P. A. Património Cultural, Museus e Desenvolvimento: conceitos teóricos, políticas públicas e "sociedade civil". in TEIXEIRA, S. S. (Org.). **Património e Museus na contemporaneidade.** Salvador, EDUFBA, 2016, p. 27-52.

_____. Arqueologia industrial e museologia da mineração do volfrâmio. Uma abordagem introdutória. **Gestão e Desenvolvimento,** nº 8, 1999, p. 233-256.

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos e outros ensaios estéticos.** Lisboa: Ed. 70, 2016.

Patrimônio através das lentes: O arruinamento da vila Maria Zélia a partir das gravações de videoclipes.

Kamilla Dourado da Silva <kamilla.dourado@unifesp.br>

INTRODUÇÃO

Edificada em anexo à fábrica de tecidos de juta do empresário carioca Jorge Street, a Vila Maria Zélia foi inaugurada no ano de 1917, no bairro do Belenzinho, zona leste da cidade de São Paulo, contando com 198 casas de diversos tamanhos de modo a atender diferentes composições familiares, incluindo um alojamento para solteiros (TEIXEIRA,1990). A vila construída por Street permitia que uma grande parcela dos operários morasse ao lado da fábrica, promovendo uma relação de dependência dos trabalhadores para com o empregador, tema amplamente debatido pela historiografia da habitação operária na cidade de São Paulo. Além das moradias, o que acabou tornando ímpar este conjunto arquitetônico foi a oferta de uma estrutura completa de lazer, segurança, comércio, saúde e ensino que tornava praticamente desnecessário sair da vila. Inspirando-se nas vilas operárias inglesas, o arquiteto francês Paul Pedarrieux projetou uma vila que passou a operar como uma cidadela, encerrada pela fábrica, de um lado, e pelas várzeas do rio Tietê, ainda não retificado, do outro. Assim, a estética de "pequena cidade inglesa" acabaria por popularizar os espaços da vila como cenário para produções artísticas, a exemplo de gravações cinematográficas realizadas já na década de 1950, compondo um importante acervo de documentação visual do conjunto arquitetônico.

Devido à sua importância como registro da ocupação urbana, dos modelos de habitação operária e da memória industrial da cidade, em 1992 a vila foi tombada como patrimônio cultural pelos órgãos de tutela municipal (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo, CONPRESP) e estadual (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo, CONDEPHAAT). No entanto, a patrimonialização deu-se em descompasso com os interesses e necessidades da comunidade que continuou habitando a vila. Após o fechamento da fábrica, os equipamentos de uso coletivo aos poucos perderam seus usos originais e sua manutenção foi prejudicada, em especial os armazéns e as escolas que, sem função específica, foram completamente abandonados. As intempéries, a falta de uso e de manutenção, o destelhamento e a consequente exposição desses edifícios ao tempo comprometeram suas estruturas, levando-os ao estado de ruína. Após diversas modificações arquitetônicas, processos de degradação e transformações nos hábitos de morar que distanciaram a vila de seu caráter operário, hoje é exatamente o estado de ruína que vem despertando certo interesse estético na Vila Maria Zélia.

Nesse contexto, a pesquisa desenvolvida entre 2021 e 2022 objetivou investigar a transformação da vila em cenário para produções audiovisuais (sobretudo videoclipes) a partir da análise de gravações selecionadas, realizadas especificamente nas ruínas da antiga Escola de Meninas, o edifício mais degradado do conjunto. O intuito da investigação foi tentar compreender, inicialmente, as formas de ressignificação contemporânea desses espaços e de que maneira os valores como patrimônio cultural têm sido considerados nesse processo. Pode-se afirmar que a apreciação da ruína como cenário naturaliza o abandono e esvazia os sentidos de um patrimônio edificado? Ou seria possível entrever caminhos de resistência e de crítica ao processo de arruinamento por meio da apreciação estética?

Com o objetivo de refletir acerca dessas questões, a pesquisa rastreou o caminho percorrido na construção da memória visual da vila por meio do desenvolvimento de pesquisa bibliográfica, levantamentos documentais e análises de imagens, fotografias e registros audiovisuais. Para subsidiar a compreensão do processo de ressignificação dessa memória visual na contemporaneidade, entre os registros audiovisuais identificados na busca documental, foi definida uma amostragem com foco naqueles que exploraram as ruínas da Escola de Meninas como cenário, registros que atuaram como estudos de caso selecionados para balizar a discussão.

Após a análise imagética de um conjunto selecionado de gravações, foi possível inferir que o uso das ruínas da Escola de Meninas como cenário, nesta amostragem, atua no sentido de naturalizar o estado de abandono do patrimônio edificado. Observou-se que o cenário arruinado tem sido utilizado como reforço visual para narrativas relacionadas ao abandono, à morte e até mesmo ao sobrenatural, sem nenhuma reflexão crítica acerca do patrimônio, que na grande maioria das vezes não chega nem a ser mencionado nos créditos de produção.[12]

No entanto, as gravações na Vila Maria Zélia continuam a ser realizadas. Nas considerações finais da pesquisa de Iniciação Científica que abriu caminho para esta investigação, sem a pretensão de encerrar o debate acerca dessas novas categorias de apropriação do patrimônio, foi levantada mais uma questão: seria possível mobilizar esta forma de apropriação do patrimônio a favor da sua preservação? Ou seja, as gravações realizadas, mesmo que não intencionalmente, podem evidenciar uma forma de registro da passagem do tempo por meio de mídias e imagens da cultura contemporânea? E, em caso, positivo, esta ação poderia se converter em uma forma de resistência ao arruinamento?Com o intuito de analisar as questões acima expostas, na pesquisa de mestrado em andamento volta-se para as gravações com um olhar menos comprometido com a interpretação das narrativas apresentadas, mas sim buscando nas imagens possíveis formas de resistência e diálogos com a preservação do patrimônio, utilizando-se de dois videoclipes gravados entre as fachadas das Escolas de Meninos e Meninas da Vila Maria Zélia, os edifícios mais arruinados do conjunto, como estudo de caso nesta nova

[12] SILVA, Kamilla Dourado da. **Cenografia da ruína: a Escola de Meninas como cenário e a ressignificação da memória visual da Vila Maria Zélia**. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação em História da Arte) Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Guarulhos, desenvolvido entre 2021 e 2022.

reflexão. A pesquisa de mestrado, portanto, busca abordar a preservação do patrimônio industrial a partir do campo de estudos da História da Arte, em consonância com o Programa de Pós-Graduação ao qual está vinculada.

MÉTODOS

Para iniciar a investigação acerca do emprego da Vila Maria Zélia como cenário, seria necessária uma listagem das gravações realizadas no espaço. A primeira ação foi contatar a Associação Cultural Vila Maria Zélia (ACVMZ), que administra e propõe atividades culturais realizadas para a comunidade, mantém a preservação da memória dos operários e moradores no pequeno “Centro de Memória”, bem como realiza, dentro do possível, a salvaguarda dos espaços de uso comum da vila.

A Associação atua desde 1996 e, apesar de possuir um considerável acervo fotográfico e documental, não possui nenhuma listagem oficial das gravações já realizadas na vila, apenas um registro de algumas produções, sendo elas os filmes “Ravina”, “O corintiano” e “O país dos tenentes”, divulgados no livro comemorativo “100 anos da Vila Maria Zélia”, organizado pela Associação.

Neste momento da pesquisa, percebeu-se que os dados acerca das gravações realizadas estavam dispersos entre as informações da própria Associação e aquelas divulgadas na mídia. Assim, na ausência de uma listagem oficial, a catalogação das filmagens vem passando por dois momentos: o primeiro é o agrupamento das gravações conhecidas por meios de divulgação. Já o segundo conta com a memória visual e afetiva da autora que, por ter um contato familiar com a vila desde a infância, pôde contribuir com o seu próprio repertório visual para a identificação das vezes em que a Vila Maria Zélia foi utilizada como cenário, mesmo que os créditos da gravação não indiquem a locação. A tabela final ainda está em processo de elaboração, sendo parte da pesquisa de mestrado em desenvolvimento.

Com o levantamento parcial das gravações realizadas, foi possível perceber que as filmagens abarcam um arco temporal de 66 anos: desde a primeira gravação identificada, o filme “Ravina”, de 1958, gravado 34 anos antes dos tombamentos pelo CONPRESP e CONDEPHAAT; até o último filme, “Saudosa Maloca”, lançado em 2024, 32 anos após a patrimonialização.

Apesar das notáveis produções cinematográficas, grande parcela das filmagens realizadas na vila são videoclipes (cerca de 40%). Por este motivo, para as análises desta comunicação foram selecionados dois videoclipes gravados no entorno das Escolas de Meninos e Meninas da Vila Maria Zélia, buscando lançar luzes sobre ações de preservação e/ou difusão patrimonial que podem ser desencadeadas a partir das gravações que elegem os edifícios mais arruinados do conjunto como parte do cenário.

Apesar de serem simétricas, idênticas e posicionadas uma em frente a outra, é possível diferenciar as escolas principalmente pelos lambrequins de madeira do alpendre. Como a Escola de Meninas foi desativada primeiro, é possível perceber nas fotografias do relatório técnico e fotográfico do processo de tombamento do CONDEPHAAT, datadas de 1979, que algumas partes da fachada como os lambrequins de madeira, já haviam sido perdidas.

Figura 1. Alpendre da Escola de Meninas parcialmente arruinado, com vista para a Escola de Meninos, com fachada em melhor estado de preservação. Fonte: CONDEPHAAT (1979).

Análise de videoclipes

Os clipes escolhidos, além de compartilharem de parte dos mesmos cenários, apresentam um roteiro parecido: os personagens principais caminham por algumas ruas da vila enquanto a câmera os acompanha, oferecendo quadros amplos de visão para as fachadas das escolas. O primeiro clipe chama-se “1997”, da banda Hateen, publicado no YouTube em 2009. Neste clipe, a banda posiciona-se inicialmente em frente à Escola de Meninos enquanto o personagem principal caminha, dando uma volta no quarteirão da Escola de Meninas.

Figura 2. Cena do clipe da música “1997”, com Escola de Meninos ao fundo. Fonte: Canal HateenVevo (2024).

Neste clipe gravado em 2009, é possível perceber o processo de degradação que o edifício sofreu devido à ação do tempo e ausência de manutenção. Verifica-se que uma das janelas de madeira da Escola de Meninos foi perdida e está fechada com uma parede de alvenaria, enquanto detalhes de madeira que fechavam o alpendre foram substituídos por uma grade e telhas improvisadas. Em determinado momento, a câmera registra o personagem do clipe entre as fachadas das duas escolas.

Figura 3. Cena do clipe da música “1997”, com Escola de Meninas à esquerda e de Meninos à direita. Fonte: Canal HateenVevo (2024).

Apesar da pouca nitidez do vídeo, o fato de os edifícios serem simétricos ajuda na percepção visual de que a Escola de Meninas se apresenta em estado mais avançado de abandono em comparação com a Escola de Meninos. Janelas e portas estão fechadas com paredes de alvenaria e a vegetação é tanta que extrapola os muros do edifício, impossibilitando a visão do segundo andar. As fachadas de madeira do alpendre, que resistem na Escola de Meninos, já não existem mais na Escola de Meninas, sendo substituídas por muros de alvenaria.

O segundo clipe analisado foi gravado quase dez anos após o primeiro, em 2018. “Muita calma”, de Stefanie, percorre algumas ruas e revela alguns detalhes da vila: um dos chalés, um dos armazéns, o antigo açougue e algumas casas, além das escolas. Assim como no clipe de Hateen, a personagem principal do clipe de Stefanie também caminha pela rua das escolas, momento em que é possível visualizar grande parte das duas fachadas ao mesmo tempo.

Figura 4. Cena do clipe da música *Muita Calma*, com Escola de Meninas à esquerda e de Meninos à direita. Fonte: Canal Stefanie (2024).

Neste quadro é possível identificar a Escola de Meninas à esquerda das personagens e a Escola de Meninos à direita, a partir dos diferentes níveis de arruinamento das fachadas. A Escola de Meninos, apesar de ainda se apresentar em melhor estado, já apresenta sinais de abandono, como a vegetação que avança sobre os muros, as portas e janelas que também já não existem mais e foram cerradas com alvenaria e os detalhes de madeira da parte inferior da fachada do alpendre que foram completamente perdidos, sendo coberta com chapas de material metálico.

INTERPRETAÇÕES

Com as duas produções em perspectiva, é possível acompanhar, através da análise comparativa dos videoclipes, como os edifícios das escolas da Vila Maria Zélia, patrimonializados desde 1992, estão passando pelo processo de arruinamento ao longo dos anos. Se, no clipe de 2009, ainda era possível apreciar a fachada da Escola de Meninos com algum remanescente da construção original, no clipe de 2018 fica claro que boa parte da fachada já se perdeu. A altura da vegetação que se apresenta nos dois edifícios revela a perda de grande parte dos telhados, tomados pela copa das árvores.

Assim, apesar de nem todas as produções mencionarem o local de gravação, como é o caso do clipe da banda Hateen e, portanto, não ser possível que o público-alvo saiba que a locação se trata de um ambiente patrimonializado, essas gravações, disponíveis *online*, contribuem para a memória deste patrimônio industrial, mesmo que de forma secundária, já que tornam possível acompanhar visualmente o avanço do arruinamento dos dois edifícios.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Além da persistência do interesse estético na vila Maria Zélia como cenário para gravações, mesmo com o avançado estado de arruinamento das escolas e armazéns ao longo dos anos, o que o levantamento e catalogação das gravações nos revela é uma forma de registro, mesmo que não intencional, das ações do tempo e da natureza sobre este patrimônio industrial paulistano.

Se, de um lado, a vila como cenário acaba esvaziando o patrimônio edificado e sua história enquanto testemunho do período de industrialização de São Paulo, uma vez que a grande maioria das gravações não possuem qualquer identificação ou reflexão crítica acerca de seu estado de preservação; por outro lado, essa busca pelos edifícios abandonados transforma-se em um agente ativo de registro da vila, que ocorre até os dias atuais.

Longe de ser o acompanhamento técnico ideal para um patrimônio tombado, reconhecer as ações contemporâneas como agentes complementares aos esforços de preservação patrimonial é ação que evidencia não só novas maneiras de preservar a memória de patrimônios em acelerado processo de degradação, como também novos meios artísticos e tecnológicos de aproximar o público geral do tema da preservação patrimonial. É neste caminho que a pesquisa de mestrado em andamento tem buscado contribuir.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de mestrado da autora, realizada junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Arte da Universidade Federal de São Paulo sob orientação da Professora Doutora Manoela Rossinetti Rufinoni. Os agradecimentos são dirigidos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acervo Associação Cultural Vila Maria Zélia, 2022. Vila Maria Zélia, São Paulo, SP.

Conselho De Defesa Do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico E Turístico - CONDEPHAAT. Processo n. 24.268/1985: **Tombamento da Vila Maria Zélia, localizada à Rua Adilson Faria Claro, nesta capital**. São Paulo, 1985. Disponível em: http://www.ipatrimonio.org/vila-maria-zelia/ipatrimonio-processo-24268-85-vila-maria-zelia-vol1/. Acesso em: 3 mai. 2024.

FRANGELLO, Ana Luiza. ALMEIDA, Rosemari (orgs). **100 anos Vila Maria Zélia**, SãoPaulo, 2018: Associação Cultural Vila Maria Zélia, 208. 205p.

HateenVEVO. **Hateen - 1997**. YouTube, 26 jun. 2009. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=9El8tJ-pTRU. Acesso em: 21 mai. 2024.

NOVAES, Tomás; GOTO, Matteus**.** 'Saudosa Maloca': Adoniran Barbosa ganha filme que revela sua atualidade. **VEJA São Paulo**, São Paulo, ed. 2884, 18 mar. 2024. Disponível em: https://vejasp.abril.com.br/cultura-lazer/adoniran-barbosa-filme-saudosa-maloca. Acesso em: 13 mai. 2024.

Stefanie. **Stefanie - Muita Calma part. Tatiana (prod. Grou)**. YouTube, 21 de nov. 2018. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=VUexEki1-54. Acesso em: 21 mai. 2024.

TEIXEIRA, Palmira P. **A Fábrica do Sonho: trajetória do industrial Jorge Street**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990. v. 1. 193p.

Humanidades Digitais, História Oral e participação civil: novas metodologias de pesquisa sobre patrimônio cultural

Pedro Henrique Victorasso <ph.victorasso@unesp.br>

INTRODUÇÃO

Este texto de comunicação de pesquisa tem o intuito de divulgar o conhecimento adquirido durante o período de estágio de pesquisa no exterior, realizado durante o ano de 2023 na Universidade NOVA de Lisboa[13] sob a supervisão da professora Maria Fernanda Rollo. O intercâmbio teve como objetivo o aprofundamento teórico-metodológico sobre História Oral com uso de registro participativo, gestão de dados e análise a partir de princípios e ferramentas das Humanidades Digitais, enriquecido pelo contato com boas práticas de pesquisa nessa mesma linha.

Este período de estágio nos permitiu trocar experiências, acompanhar os estudos e as metodologias utilizadas pela equipe do Programa “Memória para Todos”, além de nos aproximar de outros projetos desenvolvidos no Instituto de História Contemporânea e no polo interinstitucional “História, Territórios e Comunidades”. Desta forma, priorizamos o contato com boas práticas de recolha, partilha e preservação de memórias, por meio de novas fontes de pesquisa centradas nas dinâmicas sociais da construção da memória, com a finalidade de produzir e disseminar conhecimento.

O Estágio de Pesquisa proporcionou novas perspectivas teórico-metodológicas para prosseguimento da pesquisa de doutorado em andamento, que tem por objetivo reconstituir a memória social dos moradores da Vila de Paranapiacaba, a fim de contribuir para uma visão mais alargada deste bem cultural com valor histórico, tombado nas esferas federal, estadual e municipal.

Para a historiografia brasileira, falar sobre fontes orais não é, necessariamente, algo inédito. Podemos afirmar que, nos últimos vinte anos, o uso da fonte oral trouxe para o debate historiográfico temáticas importantes que resultaram em avanços significativos nas análises das narrativas sociais. Contudo, nesse mesmo período, assistimos a uma acelerada evolução das tecnologias de informação e comunicação (TICs), a qual entendemos que os historiadores brasileiros que trabalham com a História Oral não acompanharam. Esse é um ponto importante a ser desenvolvido e pode avançar os estudos sobre memória social e oralidade.

[13] Bolsa de Estágio de Pesquisa no Exterior (BEPE), financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), processo nº 2022/14902-5.

Os autores Juán Bresciano (2015) e Noiret (2015) argumentam que, hoje em dia, são necessárias novas metodologias e interpretações, já que as fontes atuais estão digitais, assim como parte da vida social e da produção cultural. De acordo com Rollo, atualmente, a “memória do mundo” passou também a ser digital (Rollo, 2020), porém constatamos que as áreas das humanidades que trabalham com a oralidade no Brasil têm uma baixa aceitação do uso de tecnologias digitais em suas análises. Desse modo, entendemos que essa seja uma oportunidade de avanços metodológicos na História Oral, principalmente relacionados à análise qualitativa, ao utilizarmos ferramentas digitais nas pesquisas, assunto ainda caro aos historiadores.

No começo da década passada, Verena Alberti já alertava sobre as importantes mudanças nas técnicas de gravação e preservação das entrevistas diante dos avanços tecnológicos e também sobre a necessidade de parceria com profissionais das áreas de arquivo e tecnologia da informação e comunicação (Alberti, 2013). Quando pensamos em TICs, logo as associamos ao uso de tecnologias, porém a utilização destas, juntamente com os estudos das Ciências Humanas, trazem hoje uma discussão mais complexa, pois entramos no campo das Humanidades Digitais. É inegável que o uso de programas facilita o trabalho do pesquisador, que pode analisar uma grande quantidade de dados, mas seria isso suficiente para avançar no debate historiográfico sobre a história oral? Será que apenas o uso de ferramentas digitais poderia mudar a natureza do trabalho com a oralidade?

De qualquer maneira, é importante destacar que apenas usar um software relacionado ao objeto de estudo não quer dizer que se tenha feito Humanidades Digitais (Rollo, 2020, p. 21). Desde 2004, quando o termo “humanidades digitais” foi discutido pela primeira vez, várias foram as tentativas de chegar a um consenso sobre sua definição, porém muitas incertezas e questionamentos persistem atualmente. Em 2010, pesquisadores das humanidades digitais se reuniram em Paris para a realização do *The Humanities and Technology Camp* (THATCamp), no qual foi redigido o Manifesto das Humanidades Digitais (Dacos, 2010). No documento, são destacadas as transformações que o digital imprimiu à sociedade, fato que alterou as formas de produção e divulgação de conhecimento. Assim, as Humanidades Digitais definem-se como uma transdisciplina portadora dos métodos, dos dispositivos e das perspectivas heurísticas ligadas ao digital no domínio das Ciências Humanas e Sociais, constituindo uma comunidade de prática solidária, aberta, acolhedora e de livre acesso que busca o enriquecimento do saber e do patrimônio coletivo.

Posto isso, Hayles (2012), Kramer (2012) e Champion (2015), destacam a importância de compreender que a tecnologia trouxe novos paradigmas para as Humanidades. Assim sendo, a pesquisa deve ir além da análise humanística quantitativa auxiliada pela tecnologia, sendo necessário problematizar, buscando resultados qualitativos. Nesse sentido, é indispensável refletir também sobre infraestruturas, criação, análise e divulgação para o avanço do campo (Poza, 2018). Além disso, é possível progredir na produção de conhecimento, incluindo novas formas de aprendizagem e de participação da sociedade, ampliando o sentido de democratização (Feitler; Ferla; Lima, 2020; Rollo, 2020).

Parte dos estudiosos da área apontam os países ibéricos e os latino-americanos como periféricos, devido à falta de desenvolvimento de estrutura informacional/computacional, principalmente se comparados aos estudos desenvolvidos na União Europeia, Estados Unidos e Canadá. Para Riande (2015, p. 17), o desenvolvimento e a aplicação de

Humanidades Digitais em programas universitários e de pesquisa em países de língua espanhola é um bom exemplo da dificuldade relacionada a infraestrutura e acessibilidade.

Contudo, na última década, houve um avanço expressivo na criação de infraestruturas de investigação especificamente dedicadas às Ciências Sociais, Artes e Humanidades[14], de tal modo que podemos destacar a participação portuguesa no Dariah[15] e a recente criação do nó português da RDA – Research Data Alliance[16]. Além do salto qualitativo em relação a infraestrutura, os pesquisadores portugueses têm sido referência na elaboração de várias dinâmicas, iniciativas e projetos de Humanidades Digitais (Rollo, 2020), dentre os quais se destaca a criação, em 2019, de um Laboratório de Humanidades Digitais na Universidade NOVA de Lisboa.

Dessa maneira, vale destacar a crescente afirmação das Humanidades Digitais, tanto no Brasil quanto fora dele, e as recorrentes articulações entre os profissionais envolvidos[17]. Também há de se ressaltar o expressivo número de eventos sobre a área de nível global promovidos por organismos locais e internacionais (inclusive no Brasil em 2013), nos quais tem se focado em discutir projetos sobre o aspecto aberto, colaborativo e integrador, tanto no que se refere aos sistemas e plataformas adotados quanto no tocante aos dados gerados e publicados (Ribeiro; Higuchi; Ferla, 2020).

Atualmente, existe um empenho dos órgãos brasileiros de fomento e financiamento de pesquisas, que têm atualizado seus códigos de ética e regras, incluindo boas práticas e metodologias que visam à aplicação de tecnologia nos projetos de pesquisa. Como exemplo, a FAPESP tem orientado a disponibilização gratuita e de acesso livre aos resultados obtidos em estudos por ela financiados. No Brasil, temos alguns exemplos de ações exitosas, como o Laboratório de Humanidades Digitais CPDOC[18], o Grupo de pesquisa da USP Humanidades Digitais[19], e o lab.hum – Laboratório de Humanidades Digitais da Unifesp[20]. Além disso, recentemente (2020), publicaram-se dois dossiês temáticos em periódicos especializados de História[21].

Assim sendo, as humanidades digitais aplicadas à História possibilitam novas formas de obter e transmitir conhecimento histórico, bem como desafiam o processo tradicional dessa disciplina, proporcionando uma

> visão mais globalizante do passado, através de uma maior exploração dos dados e contexto por diferentes utilizadores, e uma interpretação de dados históricos num contexto digital que permite cruzar os dados de uma forma mais abrangente (Santos, 2020, p. 1).

Dessa forma, entre os estudiosos, é recorrente a afirmação de que as tecnologias digitais proporcionam novas formas de interpretação dos documentos históricos, que extrapolam os métodos tradicionais. Sendo assim, uma integração entre as novas tecnologias

[14] Em particular o Rossio: http://rossio.fcsh.unl.pt.
[15] Cf. https://www.dariah.eu/.
[16] Cf. https://www.rd-alliance.org/.
[17] Em 2013, durante o I Seminário Internacional em Humanidades Digitais no Brasil, na Universidade de São Paulo, foi fundada a AHDig (Associação de Humanidades Digitais), que reúne investigadores brasileiros e portugueses.
[18] Cf. https://cpdoc.fgv.br/laboratorios/lhud#div_atividades.
[19] Cf. https://humanidadesdigitais.org/.
[20] Cf. https://www.unifesp.br/campus/gua/images/Anexo_I_da_ata_de_set_2029.pdf.
[21] Revista Estudos Histórico, do CPDOC (Rio de Janeiro) (CASTRO, 2020) e Revista AEDOS (LAITANO e SILVA, 2020).

informacionais e a análise hermenêutica potencializa as análises, tanto as quantitativas quanto as qualitativas (Brasil Jr.; Carvalho, 2020, p. 150).

Portanto, ao utilizarmos a oralidade com o intermédio das Humanidades Digitais em nossa pesquisa de doutorado, poderemos ampliar a análise de dados, tanto quantitativa quanto qualitativamente, bem como discutir o protagonismo da sociedade civil na construção das narrativas históricas, em cuja participação ativa da comunidade poderá interferir nas formas de fazer pesquisa (metodologias e instrumentos) e na preservação (políticas públicas e estratégias preservacionistas). Entendemos que o processo de democratização das políticas patrimoniais com o protagonismo dos grupos sociais, tanto na produção dos discursos de identidade quanto nos processos de gestão de seus patrimônios culturais, deve contar com um envolvimento da sociedade para além do processo de coleta dados, mas também na forma de ação, conectando-se com políticas públicas, educação, ensino de história, meio ambiente, etc. Pensamos que a comunidade pode atuar conjuntamente com o pesquisador na produção do conhecimento, promovendo assim uma ciência cidadã.

MÉTODOS

A fim de aprimorar as técnicas de coleta de depoimentos e métodos de envolvimento de comunidades, participamos de trabalhos de campo com a equipe liderada pela professora Maria Fernanda Rollo para estabelecer contato com bibliografia teórico-metodológica e práticas de registro participativo utilizados no Programa. Dessa forma, colaboramos nos projetos em curso (projetos de recolha de memórias) para ter contato com as metodologias de registro e de apreensão das narrativas sociais. Nessa etapa, observamos as dinâmicas colaborativas de investigação que proporcionam uma democratização do acesso às ferramentas da investigação histórica. Esses métodos de envolvimento das comunidades possibilitam a aplicação de diagnósticos e soluções de base científica sobre desafios sociais.

No nosso segundo objetivo, em que visamos compreender a gestão de dados adotada no Programa, tivemos uma participação ativa nos projetos de pesquisa em desenvolvimento, juntamente com a equipe coordenada pela professora Rollo. Dessa maneira, entramos em contato com a infraestrutura do Memória para Todos, na qual realizamos na prática as etapas do processo de gestão de dados e domínio técnico de ferramentas digitais para organização e recuperação dos documentos audiovisuais. Assim, aprenderemos o passo a passo após a recolha das memórias, incluindo a caracterização dos entrevistados, em que esse arquivo é registrado, descrito, classificado em bases de dados relacionais, acrescentando-se ferramentas de classificação e organização, relacionando os registros em áudio e vídeo. Esses procedimentos garantem maior acessibilidade ao conhecimento, assim como um reconhecimento das realidades de diferentes comunidades, favorecendo reflexões voltadas para políticas públicas, como, por exemplo, a elaboração de novas formas de salvaguarda de bens culturais, aproximando-se de um dos objetivos principais de nossa tese de doutorado, que visa a revisão das diretrizes de preservação e instrumentos de ativação sobre o patrimônio cultural.

Para o terceiro objetivo, no qual visamos compreender as formas de análise de dados sociais (derivadas das narrativas orais) por meio de TICs, estabelecemos contato com pesquisadores do núcleo HTC, da Rede “Indústria, História, Patrimônio”, e em particular com a equipe da professora Rollo. Além disso, participamos de seminários, workshops diversos e palestras na instituição sede do nosso estágio. O entendimento sobre a

análise de dados sociais por meio de TICs possibilitará que nossa pesquisa no Brasil produza um conhecimento em acesso aberto, com dados partilháveis e reutilizáveis.

Portanto, nossa metodologia ao longo do estágio de pesquisa priorizou contato com boas práticas de recolha, partilha e preservação de memórias e testemunhos, com a finalidade de produzirmos e disseminarmos conhecimento, criando novas fontes para a investigação centradas nas dinâmicas sociais da construção da memória.

RESULTADO E INTERPRETAÇÃO

Portanto, no aprendizado da prática de tratamento de dados, estabelecemos contato com fundamentos e processos digitais de conservação, organização e disponibilização de dados, de forma que foi possível compreender a gestão de dados adotada no Programa Memória para Todos.

No período de realização do estágio, executaremos os procedimentos de acordo com as metodologias propostas pela professora Rollo (2020), a fim de problematizar a pesquisa histórica dentro do universo digital.

A partir do uso de softwares da infraestrutura do Programa Memória para Todos, poderemos avançar nas análises de dados, pois, além de criar facilidades em relação à organização e gestão da documentação referente à pesquisa, tal utilização também permitirá uma busca em grandes volumes de dados, proporcionando novas formas de análise, tanto no que tange ao qualitativo quanto ao quantitativo.

Sendo assim, esses dados intermediados pela ferramenta digital possibilitam um ganho de tempo e uma análise mais aprofundada. Dessa forma, pensamos que o uso da História Oral em massa com o auxílio das Humanidades Digitais pode potencializar o resgate de uma memória social, pois, além de acelerar o processo de análise, também possibilita quantificar automaticamente os dados, fato este que abre a perspectiva de trabalhar com grandes volumes de depoimentos. Acreditamos que a quantificação gerará novas informações que não existiriam caso se tratasse de um trabalho manual; assim, avançamos ao propor alterações metodológicas a partir da relação entre oralidade e ferramentas digitais e, dessa maneira, enriquecemos o debate sobre fontes orais ao buscar novas formas de se fazer a pesquisa.

CONCLUSÕES

Ao longo do período de estágio conseguimos estabelecer contato com boas práticas de pesquisa em História Oral com uso de registro participativo, assim como em gestão de dados e análise a partir de princípios e ferramentas das Humanidades Digitais. Nesse sentido, nossa experiência de estágio contribuiu com a pesquisa de doutorado em desenvolvimento ao apresentar novas perspectivas sobre o trabalho a partir de fontes orais, principalmente no que diz respeito ao trabalho com a oralidade com dinâmicas colaborativas de investigação.

Desse modo, será adotada, em nossa pesquisa a estratégia colaborativa utilizada pela equipe do Programa MpT, com o envolvimento de cidadãos locais, ONGs e instituições com a finalidade de possibilitar melhor compreensão das pessoas sobre os processos históricos pelos quais a Vila de Paranapiaca foi desenvolvida, ocupada e transformada. Esse processo de sensibilização do pesquisador e a participação ativa da sociedade no

processo de construção do conhecimento sobre o patrimônio cultural promovem um maior envolvimento da comunidade e a valorização de seus conhecimentos.

Além dos aprendizados relacionados ao trabalho da coleta de oralidade de maneira participativa junto à comunidade, o suporte sobre o tratamento e a análise de dados oferecido pelo estágio será utilizado na pesquisa desenvolvida no Brasil.

Por fim, destacamos a importância deste período de estágio no sentido de ter possibilitado uma conscientização sobre formas críticas de lidar com o patrimônio local que abrem caminho para o reconhecimento de uma identidade comunitária. Portanto, o contato com boas práticas de pesquisa servirá de base para nossa tese em desenvolvimento, visando à democratização do acesso ao conhecimento e às ferramentas da investigação histórica.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de doutorado do autor, realizada junto ao programa de Pós-Graduação em História da UNESP sob orientação do Professor Doutor Eduardo Romero de Oliveira. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa intitulada Novos olhares sobre o Patrimônio Industrial Ferroviário - Cultura e Sociedade na Vila de Paranapiacaba (1946-1981) (Processo número 2021/08597-2).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

BRASIL JR., A.; CARVALHO, L. Por dentro das Ciências Humanas: um mapeamento semântico da área via base SciELO-Brasil (2002-2019). **Revista de Humanidades Digitales**. Madrid, v. 5, p. 149-183, 2020.

BRESCIANO, J. A.; GIL, T. L. (EDS.). **La historiografia ante el giro digital: reflexiones teóricas e prácticas metodológicas.** Buenos Aires: Ediciones Cruz del Sur, 2015.

CASTRO, C. Humanidades Digitais (Editorial). **Estudos Históricos (Rio de Janeiro)**, v. 33, n. 69, p. 1–2, abr. 2020.

CHAMPION, E. **Critical Gaming: Interactive History and Virtual Heritage**. Farnham, Burlington: Ashgate, 2015.

DACOS, Marin. **Manifeste des Digital humanities**. THATCamp Paris, 2011 Disponível em: <https://humanidadesdigitais.org/manifesto-das-humanidades-digitais/>. Acesso em: 11 mar. 2022.

FEITLER, B.; FERLA, L. A. C.; LIMA, L. F. S. Novidades no front: experiências com Humanidades Digitais em curso de História na periferia da Grande São Paulo. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 33, n. 69, p. 111-132, 2020.

HAYLES, N. K. How We Think: Transforming Power and Digital Technologies. In: BERRY, D. M. (Ed.). **Understanding Digital Humanities**. London: Palgrave Macmillan UK, 2012. p. 42–66.

KRAMER, M. J. What Does Digital Humanities Bring to the Table? In.: Michael J. Kramer- **Modern US & Transnational History—Public & Digital History—Cultural & Social Criticism—Dramaturgy**, 2012. Disponível em: https://www.michaeljkramer.net/what-does-digital-humanities-bring-to-the-table/. Acesso em: 10 abr. 2020.

LAITANO, B. G.; SILVA, J. C. DA. Digital Humanities e o fazer histórico na contemporaneidade-Editorial. **Revista Aedos**, v. 12, n. 26, p. 3–4, 13 ago. 2020.

NOIRET, S. História Pública Digital │ Digital Public History. **Liinc em Revista**, v. 11, n. 1, 28 maio 2015.

POZA, S. L. Algunas reflexiones sobre los humanistas digitales en España – humanidades digitales hispánicas. **Humanidades Digitales Hispanicas-Contribuciones**, 2018.

RIANDE, María Gimena del Rio. Humanidades Digitales. Mito, actualidad y condiciones de posibilidad en España y América Latina. ArtyHum. **Revista Digital de Artes y Humanida**des, Vigo, v. 1, n. 1, p. 7-19, 2015.

RIBEIRO, C. J. S.; HIGUCHI, S.; FERLA, L. A. C. Aproximações ao cenário das humanidades digitais no Brasil. **DHQ: Digital Humanities Quarterly**, Boston, v. 14, n. 2, 2020.

ROLLO, M. F. Desafios e responsabilidades das humanidades digitais: preservar a memória, valorizar o patrimônio, promover e disseminar o conhecimento. O programa Memória para Todos. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 33, n. 69, p. 19-44, 2020.

SANTOS, M. J. F. Reconstruir histórias da conservação da natureza na Califórnia: 1850-2010. **DHQ: Digital Humanities Quarterly**. Boston, v. 14, n. 2, 2020.

Novas tecnologias para a pesquisa no patrimônio industrial: o caso do Museu da Cana-Engenho Central

Rodrigo Sartori Jabur <rodrigojabur@ufpr.br>

Leila Heck <leilaheck@hotmail.com>

Dariane Bertoni <supra.dari@gmail.com>

Tania Registro <taniaregistro@hotmail.com>

Heli Heck Junior <hely.heck@gmail.com>

INTRODUÇÃO

O reconhecimento de um patrimônio arquitetônico extrapola os procedimentos que tangem as legislações de registro e tombamento, este processo é também validado pelo conhecimento, pesquisa, manutenção, conservação e restauração de um bem.

Este artigo apresenta o caso de um edifício de caráter industrial, localizado na área rural do município de Sertãozinho, interior do estado de São Paulo, o Engenho Central, atual Museu da Cana. Este edifício está em processo de inventariação e pesquisa através do uso de recursos de escaneamento, modelagem e processamento através do uso do BIM. O Museu da Cana – Engenho Central é um raro exemplo de estrutura agroindustrial que possui, além dos edifícios que completam este conjunto produtivo, todo o maquinário, representando os avanços tecnológicos e os métodos de produção sucroenergético no Brasil, na primeira metade do século XX.

É de suma importância salientar que o Museu da Cana – Engenho Central está situado na área rural, em que ainda permanece o plantio de cana de açúcar, ou seja, a paisagem produtiva se mantém, permitindo uma experiência museológica que extrapola os limites territoriais do museu. Isso é bastante peculiar, visto que estruturas agroindustriais desse porte, ou foram desagregadas ao longo do tempo, ou a paisagem ao seu redor foi transformada, principalmente com o crescimento das cidades, isto pode ser visto no Engenho Central de Piracicaba, no Estado de São Paulo, ou no Engenho Central de Quissamã, no Rio de Janeiro, o primeiro desta categoria no Brasil.

Segundo Bodestein (2014) os Engenhos Centrais são uma invenção do século XIX, esta forma de organização produtiva, concentrada em um único edifício, provém dos avanços tecnológicos em relação aos equipamentos e a transformação nos modos de uso da energia nas máquinas, agora movidas à vapor.

Portanto, as máquinas e o movimento através de eixos e correias careciam de uma organização espacial ordenada, de modo a distribuir efetivamente a força produzida pelas máquinas à vapor a todo o complexo.

Os primeiros Engenhos Centrais construídos em tijolos e ferro também são deste período, sendo considerada uma das primeiras, o engenho de Darboussier localizado em Pointe-à-Pître, na ilha de Guadalupe, no Caribe.

Este edifício está em processo de inventariação e pesquisa através do uso de recursos de escaneamento, modelagem e processamento através do uso do Building Information Modeling (BIM). O artigo destaca algumas destas atividades de levantamento e processamento destes dados, trazendo a importância do uso destas tecnologias para a pesquisa e o conhecimento de bens desta categoria.

A CANA DE AÇUCAR E SEU BENEFICIAMENTO: CONTEXTO DO ENGENHO CENTRAL

O café, a imigração e a cana-de-açúcar são protagonistas da história que envolve o Engenho Central, inaugurado em 1906, por Francisco Schmidt. Foi estruturado inicialmente com maquinário importado, posteriormente, foram integrados maquinários fabricados na região. Funcionou ininterruptamente até os anos de 1970, tendo conservado o maquinário original, documentos, peças, bem como o complexo arquitetônico.

Em 1906, Francisco Schmidt valendo-se dos benefícios da Lei Aprígio, requereu a isenção de impostos e montou o Engenho Central de Sertãozinho, no sítio Pocinhos. (BIAGI, 2014) Entre as inovações introduzidas por Schmidt no Engenho Central estão os maquinários para o processamento da cana oriundos da Europa. O processamento da cana até o resultado final - o açúcar era feito na Usina Schmidt. Além do maquinário outra novidade empreendida por Schmidt foi a introdução de novos tipos de cana oriundas dos engenhos do município de Campos, RJ.

Atualmente o conjunto do Engenho Central faz parte do Museu da Cana, constituído pelo complexo arquitetônico do Engenho Central, formado pela Usina Schmidt, edifícios anexos e áreas verdes. Conta também com um significativo conjunto de peças e banguês – engenho de açúcar primitivo, movidos a força animal e hidráulico, datadas do século XVI.

O açúcar produzido pelo Engenho Central de Sertãozinho teve forte impacto no comércio da região. O açúcar Schmidt virou sinônimo de açúcar cristal. Houve tempo em Ribeirão Preto que não se pedia açúcar cristal, mas sim açúcar Schmidt.

Em 1924 com o falecimento de Francisco Schmidt foi feita a partilha dos bens entre seus filhos – Gertrudes, Anna, Albina, Magdalena, Guilherme, Ernesto, Jacob e Arthur. A fazenda Vassoural e o Engenho Central foram herdados por Arthur e seu irmão Ernesto Schmidt. Em 1964, com a morte de Arthur, a viúva vendeu sua parte na Fazenda para Maurílio Biagi. Ernesto decidiu também pela venda passando toda a propriedade para as mãos da família Biagi. (BIAGI, 2014)

O Engenho Central foi a célula *mater* a partir da qual a paisagem da região de Sertãozinho e região foram transformadas, tornando-se o principal polo produtor de açúcar e álcool do país. Foi também um lugar de formação de mão-de-obra especializada, como mecânicos,

gerentes, administradores; trabalhadores estes constituídos em grande parte pelos imigrantes, principalmente italianos, que figuram como precursores da metalurgia desenvolvida na região. O Engenho Central foi ainda o cenário por onde transitaram os fundadores dos principais grupos que atuam no setor sucroenergético na atualidade, como as famílias Balbo, Marchesi, Biagi, entre outras.

O reconhecimento como bem de valor patrimonial é de extrema importância, pois este conjunto produtivo é representativo na compreensão sobre os avanços tecnológicos, os processos de produção industrial e de trabalho no interior do Estado de São Paulo, compreendendo sua importância regional e nacional. Portanto, carrega em sua estrutura, qualidades arquitetônicas, paisagísticas e de memória, que podem ser observados nos edifícios, nos maquinários, nas ferramentas e nos relatos de seus antigos trabalhadores.

AS NOVAS TECNOLOGIAS E O PROCESSO DE INVENTARIAÇÃO DO ENGENHO CENTRAL

Seu valor patrimonial é fundamental para sua preservação, sendo assim, se faz necessário o estudo aprofundado deste complexo, com vias para sua futura restauração. Este artigo apresenta alguns dos resultados destas experiências no levantamento e diagnóstico sobre uma estrutura agroindustrial, localizada nas proximidades da cidade de Sertãozinho, interior do Estado de São Paulo.

O Engenho Central de Sertãozinho tem caraterísticas muito peculiares, é uma estrutura localizada numa área rural, possui uma ampla gama de materiais e técnicas construtivas e, o mais importante, é uma estrutura de caráter industrial com maquinário ainda existente. A discussão e a pesquisa sobre o valor patrimonial de bens culturais de cunho industrial são recentes, vem de discussões e experiências a partir da segunda metade do século XX.

Quando este olhar é voltado à bens desta categoria, o processo de compreensão é ainda mais amplo, relacionando aspectos espaciais, de sua arquitetura com os processos de produção, seus maquinários e as relações de trabalho, segundo Beatriz Kühl (2008, p.46):

> No que se refere ao inventário de bens arquitetônicos ligados às atividades produtivas, é necessário fazer um estudo histórico-documental e iconográfico, estudo analítico-descritivo e também comparativo, para entender as tipologias e a transformação dos vários setores industriais. Para isso, é preciso entender os processos de produção, os espaços de trabalho a eles correspondentes e o tipo de energia utilizado.

A leitura do edifício, em todas as suas instâncias, deve ser sempre voltada aos processos de produção, toda a organização, solução espacial, dos materiais, da implantação tem como principal ponto a otimização e organização dos meios de produção e das relações de trabalho. O Museu da Cana-Engenho Central é um exemplar muito importante e se faz necessário um levantamento preciso de sua totalidade.

Para o registro desse bem, foi decidido pelo escaneamento tridimensional, em função da necessária precisão dos levantamentos métricos e a modelagem do edifício, com fins de sua utilização para o Building Information Modeling (BIM), com o propósito de inserir o máximo de informações necessárias para a compreensão do edifício e seu uso no desenvolvimento do projeto de restauração (Figura 1). O BIM é “[...] uma tecnologia de

modelagem e um conjunto associado de processos para produzir, comunicar e analisar modelos de construção.” (Eastman et al, p. 13, 2014).

Figura 1. Resultado da modelagem do Engenho Central, nesta imagem há a simulação de um corte, em que é possível visualizar os sistemas estruturais e maquinários. Fonte: Acervo Museu da Cana (2024).

Apesar deste recurso ser recorrente nas novas construções, a aplicabilidade do BIM no patrimônio arquitetônico é extremante importante, pois permite integrar diferentes informações, abarcando complexidades construtivas, dos bens integrados e das infraestruturas:

> Nessa perspectiva, o BIM possui grande potencial para uso em edifícios históricos, ganhando caráter de apoio tanto para o registro e documentação, quanto para o gerenciamento de sua conservação. Entre os principais benefícios do uso do BIM em projetos de conservação do patrimônio histórico, tem-se a capacidade de integrar e combinar informações consolidadas e dados geométricos e semânticos em um único modelo virtual 3D, criando uma base de conhecimento sobre o ativo patrimonial[...] (COSTA et al, 2021, p.50)

Portanto, no caso do Engenho Central, por suas complexidades na conjunção de estruturas em madeira e metal que sustentam mezaninos, coberturas, mas que também funcionam, em menor escala, para suportar parte das máquinas, considerava-se fundamental o uso dos novos recursos de levantamento, de modo a produzir um levantamento de grande precisão e que se representa os diferentes níveis da construção e dos maquinários. Neste contexto, o processo foi iniciado com o escaneamento do edifício do Engenho Central, gerando uma nuvem de pontos com densidade de um ponto a cada 20 mm, numa área totalizando 3.500m^2 O escaneamento foi realizado entre os dias 29 de março e 5 de abril de 2023, posteriormente ocorreu o processo de modelagem do edifício e dos maquinários, durante aproximadamente 2 meses.

Além do escaneamento, outra etapa se refere ao refinamento dos dados, a partir do produto gerado pela modelagem do edifício, este refinamento vem e conjunto com o minucioso

levantamento in loco das patologias de estrutura, pisos, cobertura; este processo foi realizado entre os meses de junho e novembro de 2023, com a produção de fotografias e descrição de cada uma das patologias em tabelas de análise, cada parte da estrutura foi catalogada com letras e números, de modo a permitir a localização e também a inserção destes dados no arquivo modelado.

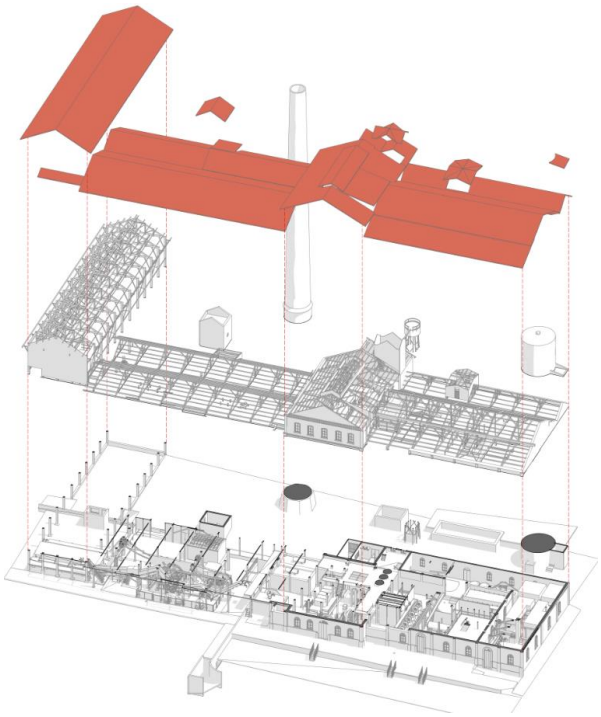


Figura 2. Processo de refinamento dos dados, informações dos níveis do edifício, e as múltiplas possibilidades de representação. Fonte: Acervo Museu da Cana (2024).

Por exemplo, temos pilar: P, Muro de Arrimo: Arr, Janela de Madeira: Jmd; a numeração se dá no sentido horário, gerando um extenso conjunto de dados que caracterizam materialidade, técnica construtiva e dimensionamento, além da fotografia e identificação das patologias. Esta mesma catalogação é inserida no arquivo tridimensional do Engenho Central, gerado pela modelagem, com o uso do software ArchiCAD, que posteriormente resultarão nos desenhos 2D deste levantamento.

O processo de inserção de dados será importante para que produza-se um banco de dados da modelagem do Engenho Central, contendo o máximo de informações deste levantamento, que terá a função de resguardar os dados para pesquisas futuras, consultas rotineiras e também para a futura restauração deste edifício, permitindo simular possibilidades, sejam elas de novas inserções, de iluminação, de circulações, antes de qualquer ação concreta.

AS TECNOLOGIAS PARA A PESQUISA DE EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS.

A experiência de pesquisa no Engenho Central demonstra a capacidade que os recursos tecnológicos têm para contribuir na ampliação de possibilidades de análise destes bens e de organizar, de modo mais claro e objetivo, as diferentes informações que são resultantes destes processos.

É de extrema importância compreender o caráter distinto do patrimônio industrial, que não se restringe apenas à arquitetura, mas neste raro caso, ainda persistem os antigos maquinários e a organização produtiva deste Engenho de Cana de Açúcar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIAGI, Edilah (Organização). **Engenho Central e Fazenda Vassoural.** Ribeirão Preto, 2014.

BODENSTEIN, Ralph. **Sugar and Iron: Khedive Ismail's sugar factories in Egypt and the role of French engineering companies (1867-1875)**, *ABE Journal* [Online], 5 | 2014. Acesso em 20/02/2024. URL: http://journals.openedition.org/abe/2498.

COSTA, Heliara Aparecida et al. **Modelagem BIM para o registro digital do patrimônio arquitetônico moderno**. Revista Projetar, v. 6, n. ja, 2021. Disponível em: https://doi.org/10.21680/2448-296X.2021v6n1ID21331. Acesso em: 26 fev. 2024.

CURY, Isabelle. **Cartas Patrimoniais.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2000

EASTMAN, Chuck, et al. **Manual de BIM: um guia de modelagem da informação da construção para arquitetos, engenheiros, gerentes, construtores e incorporadores**. Porto Alegre: Bookman, 2014.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Técnicos de Restauro**. Ateliê Editorial: Cotia, 2008.

Epígrafes das estações ferroviárias na cidade de Campos dos Goytacazes

Luiz Claudio Gonçalves Gomes <luizgg@iff.edu.br>

Alan Rene Lopes Neves <aneves@iff.edu.br>

INTRODUÇÃO

O objetivo do presente trabalho é chamar a atenção para a existência de um patrimônio arquitetônico industrial, em especial aqueles construídos entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX período em que as estações ferroviárias foram erguidas na cidade de Campos dos Goytacazes e região.

O trabalho de campo consiste no estudo da arqueologia tipográfica a partir da descoberta e valorização de materiais tipográficos construídos no passado. Trata-se de analisar e reinterpretar os principais traços estilísticos e características formais das letras.

Como justificativa, propõe-se um levantamento acerca da importância histórica que essas epígrafes representam para o estudo tipográfico, a arquitetura industrial e para a cidade de Campos dos Goytacazes, bem como os esforços empreendidos para um inventário grafo visual.

A TIPOGRAFIA ARQUITETÔNICA

Arquiteto e designer, o alemão Peter Behrens foi prolífico em ambas as áreas e estabeleceu uma relação nítida entre tipografia e arquitetura. Para ele, a escrita tipográfica é um dos mais eloquentes meios de expressão de cada época ou estilo. Próximo à arquitetura, proporciona o mais característico retrato de um período e o mais severo testemunho do nível intelectual de uma nação (ARANDA GÓMEZ, 2019). Seu projeto na AEG (Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft) pode ser entendido como o ápice dessa relação. É certamente o primeiro caso em que um arquiteto desenvolve este duplo papel de construtor de uma ideia arquitetônica e de criador de um *lettering* corporativo plasmado na fachada. Outros arquitetos repetiriam a fórmula multidisciplinar de Behrens em que o projeto é abordado de um ponto de vista abrangente incluindo todos e cada um dos elementos que unem a identificação corporativa da empresa.

Figura 1. AEG – Símbolo e inscrição “Turbinenfabrik” (fábrica de turbinas) no frontão. Fonte: https://aeg-ie.com/de/unternehmen/geschichte/1907-1914/

A Coluna de Trajano como exemplo

Um belo exemplar epigráfico que a história nos presenteia é a Coluna de Trajano, com quase dois mil anos, e sua inscrição em tipografia com formas eficientes, mesmo para os dias de hoje. É, segundo Baines e Haslam (2002), a expressão mais celebrada do alfabeto latino. É a primeira inscrição romana a modular, de modo contrastado, traços grossos e finos. Sua concordância sublime entre retas e curvas revela-se em uma trama de construção geometricamente precisa em uma construção arquitetônica.

Figura 2. Epígrafe na base da Coluna de Trajano, confeccionada com capitular romana. Fonte: Meggs (2009).

Qualquer exemplo que se pretenda definir como uma “tipografia arquitetônica” (*architectural lettering*) (Gray, 1960) deve ser idealizado em três dimensões, em alto ou baixo-relevo. Do mesmo modo, os caracteres arquitetônicos serão sempre permanentes.

Se caracterizam por serem projetados para durar tanto quanto a edificação. E se for necessário encontrar um ponto de fusão canônico entre arquitetura e tipografia, certamente esse ponto pode ser encontrado quando Albrecht Dürer oferece a pintores, arquitetos e escultores, que se incumbem de "colocar alguma inscrição sobre paredes majestosas" e serem beneficiados em seu ofício por "formar letras corretamente"[22], condições formais para a retórica geométrica de seu tempo (*apud* SATUÉ, 2006, p. 42).

PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

A pesquisa exploratória está organizada como estudo de caso, tendo Campos dos Goytacazes (RJ) como objeto, onde é analisada a presença e tratamento dado às epígrafes de três estações ferroviárias selecionadas. Farão parte das análises do presente estudo de caso as epígrafes das estações Avenida, Santa Maria e E.F. Leopoldina.

Para a realização da pesquisa, buscou-se as estações ferroviárias ainda existentes e aquelas que ficaram registradas em fotografia. Ao longo da investigação, foi realizado um registro do patrimônio tipográfico, analisadas suas principais características e levados em consideração critérios como estilo, tipo de geração, função, localização, material, suporte, localização e provável ano de colocação.

Nos casos observados *in loco* optou-se pelo levantamento fotográfico, pois a localização elevada das inscrições na fachada não permitia a técnica de *frottage*[23]. Durante o levantamento foram capturadas amostras originais de "letreiramentos", seguido de análise morfológica dessas epígrafes modernas que constituirão o pretendido inventário grafo visual.

Sobre bens integrados por meio de inventário visual

Os inventários são elementos de preservação que identificam diferentes manifestações culturais e bens preserváveis, sejam eles de natureza material ou imaterial. Miranda (2006), destaca que o alcance do inventário é mais amplo que o tombamento, uma vez que pode ser usado para a preservação de bens mais modestos, que identificam uma determinada época, comunidade ou região.

A criação de um arquivo visual tem sido essencial para o projeto de pesquisa sobre epigrafia no projeto intitulado "A epigrafia arquitetônica: letreiramento nas edificações de Campos dos Goytacazes" no qual o presente estudo se encontra inserido. Dito arquivo visual busca proporcionar uma valiosa base de dados e obter um sistema próprio de verificação para comprovar se cada projeto registrado corresponde ou não a uma "tipografia construída" entendendo essa ser ou não integrada ao projeto arquitetônico original.

INSCRIÇÕES EM ESTAÇÕES CAMPISTAS

Em 1888, a companhia estrada de ferro leopoldina foi comprada por ingleses e se tornou, então, leopoldina railways, adquirindo as companhias ferroviárias da região resolvendo o

22 A obra completa intitulada *Underweysung der Messung, mit dem Zirckel und Richtscheyt, in Linien, Ebenen unnd gantzen corporen*, de 1525, encontra-se disponível no Google Books.

23 Técnica apropriada para esse tipo de trabalho que consiste em esfregar com um lápis e um suporte sobre a superfície ou massa a ser revelada. O método baseia-se no fato de que a definição das formas é mais importante que a precisão do contorno.

problema de transporte e comunicação, intensificando-se as trocas com o rio de janeiro (GRAHAN *apud* FARIA, 2008). Dois anos mais tarde, também absorve a ef macahé a campos, que havia adquirido, por sua vez, a ef campos a são sebastião (CARVALHO, 2021). E é na estação Campos a São Sebastião onde encontraremos o primeiro letreiramento em estações na cidade, como é possível constatar na fotografia datada de 1879.

Figura 3. Letreiramento com tipografia em estilo grotesco na fachada da estação ferroviária Campos-São Sebastião – 1879. Fonte: Macedo; Silva (2012).

No início do século XX, foi "construido no passeio municipal uma praça em que foi edificada a estação de suburbio, denominada 'avenida'" (SOUSA, 2014 [1935], p.106 – *grafia original*). A estação, com tijolo aparente, foi uma solução construtiva que possuía arco pleno como o principal elemento para compor a fachada. O estilo de inspiração românica conferia, assim, unidade arquitetônica ao conjunto.

Com inspiração Art déco, a estação de Santa Maria foi inaugurada em meados dos anos de 1930. "A exploração dos recursos tipográficos fez parte do imaginário Art déco em suas mais diversas aplicações: jornais, revistas, fotografia, publicidade e, inclusive, na arquitetura". Como anúncio de estabelecimentos, seus construtores e arquitetos "a tipografia foi um recurso que passou a fazer parte da própria concepção arquitetônica, influenciando seu processo compositivo". (ARANA *et al. apud* BORGES, 2006, p. 35).

A Estação Ferroviária Leopoldina se impõe na paisagem urbana de Campos desde a virada do século XIX e passou por importantes reformas em meados do século passado quando nela se aplicou um novo letreiramento com abreviações.

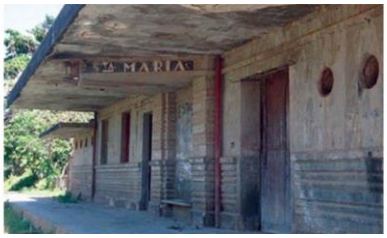


Figura 4. Estação Avenida, estação Santa Maria e E. F. Leopoldina.
Fonte: https://camposfotos.blogspot.com/2011/02/estacoes-ferrovioarias-de-campos-dos.html e autores (E. F. Leopoldina).

RESULTADOS E ANÁLISE

A tipografia utilizada nas estações ferroviárias de Campos dos Goytacazes são predominantemente do tipo grotesca, ou seja, não possuem serifas. Para ser mais exato, não foi encontrado nenhum outro estilo tipográfico que não fosse com essa característica. Então, vejamos. De todo o universo observado, o tipo grotesco se evidencia sem o mínimo risco de ser confrontado com outro qualquer, como o serifado, por exemplo. O desenho simplificado das grotescas já havia sido adotado nas artes gráficas ainda no início do século XIX (SATUÉ, 2006).

Por meio do uso de programas vetoriais, foi possível reproduzir, de modo mais claro, o letreiramento encontrado nas diferentes fachadas de estações. A realização da correção perspectívica permitiu uma aproximação maior com a forma tipográfica original, colocando a imagem da fachada frontalmente corrigida.

Figura 5. Epígrafe da estação Santa Maria.
Fonte: https://camposfotos.blogspot.com/2011/02/estacoes-ferrovioarias-de-campos-dos.html

Pode ser considerada uma ousadia a tipografia em estilo Art déco prescindir das traves nos caracteres ‘A’ na estação Santa Maria, simplificando sobremaneira a anatomia geométrica da inscrição. À geometrização do tipo, inclui-se uma assepsia ainda maior com a simplificação do caractere ‘A’ com o apagamento de sua trave (traço horizontal). A fonte tipográfica é claramente inspirada no Broadway, um tipo considerado arquetípico do movimento e recém-desenhada, pouco antes da inauguração da estação de Santa Maria.

Figura 6. Epígrafe da estação Santa Maria.
Fonte: autores.

A epígrafe moldada na E. F. Leopoldina compõe adequadamente com sua fachada em estilo Art déco por meio de tipografia grotesca (sem serifa). Seu frontão retangular emoldura, na justa medida, as letras geométricas, compostas por meio de uma malha modular (quadrícula) onde cada haste – vertical e horizontal – mantêm concordância com curvas, quando existente no caractere. Do mesmo modo, a distância entre caracteres é equivalente a um módulo. À exceção, por óbvio, da letra ‘I’ todas as demais possuem a

dimensão da altura igual à da largura. Com isso, a percepção de tamanho e afastamento de cada uma das letras ficam prejudicados uma vez que nenhum ajuste ótico foi levado em consideração.

Figura 7. Epígrafe da E. F. Leopoldina.
Fonte: autores.

O uso de malha e a geometrização das letras não era novidade. Já no século XVI, era possível encontrar cânones com a geometrização na construção de letras do alfabeto latino, e um bom exemplo disso era a modulação proposta por Albrecht Dürer, o artista mais famoso do Renascimento alemão. “Como os construtores, mas também pintores e outros, costumam fazer inscrições em paredes altas, é necessário ensinar-lhes a fazerem bem as letras, razão pela qual eu vou deixar aqui algumas indicações sobre isso, [...]” (DÜRER, 2013, p. 21)[24]

Exemplos da escrita latina completamente modular, embora desta vez feita sem serifa, reaparecem com muita força nas primeiras décadas do século XX. Desta vez, foi Josef Albers (2014 [1931]) quem, com a ideia de produzir um sistema de letras econômico, eficiente e fácil de aprender, desenhou, por volta de 1925, no contexto histórico da Bauhaus, os alfabetos combináveis ou *Kombination schriften*. Desse modo, utilizando apenas dez módulos básicos extraídos das interações entre o círculo e o retângulo, foi possível moldar qualquer letra do alfabeto latino.

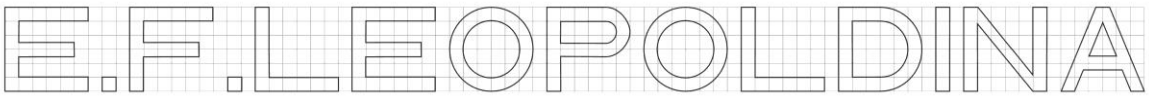


Figura 8. Malha construtiva da epígrafe da E. F. Leopoldina.
Fonte: autores.

Ainda assim, o recurso modular adotado na epígrafe da E. F. Leopoldina corresponde a um procedimento bastante elementar mas que, nem por isso, deixa de ter relativa eficiência, desde que devidamente aplicado. Com altura e largura com seis módulos quadrados, cada letra se molda às coordenadas e desvia desta quando a incidência de um arco se faz necessária, com um raio que poderá variar a depender da necessidade individual do caractere desenhado. Resulta que a compensação ótica não foi aplicada e com isso o afastamento entre letras aparece de modo inadequado bem como a letra redonda, como é o caso da ‘O’, percebida menor que as demais em seu alinhamento

24 Tradução da última parte do Livro Terceiro da obra de Albrecht Dürer *Underweysung der Messung*, tratado de geometria e perspectiva em quatro tomos, originalmente publicado em 1525.

superior e inferior, geometricamente coincidente[25], sobretudo quando contrastada com a 'E'.

Em trabalho pioneiro na região, Gomes (2017) avaliou ao longo de sua pesquisa a realização da classificação das epígrafes campistas, exclusivamente com algarismos (epígrafe de datação) na qual detectou diferentes estilos tipográficos. Em sua avaliação, o autor notou a predominância do estilo tipográfico sem serifa, representando quase 50% em comparação aos demais estilos encontrados, seguido do estilo fantasia, da serifa quadrada, da cursiva e, por fim, somente duas epígrafes em algarismo romano. O estudo foi realizado com edificações datadas entre as primeiras quatro décadas do século passado e com prevalência entre os anos 10 e 20.

O caso da estação Avenida é particularmente interessante por se distinguir de todas as demais epígrafes que são cartesianamente alinhadas sobre uma linha horizontal, ao passo que o letreiro da estação Avenida está amparado sobre um arco.

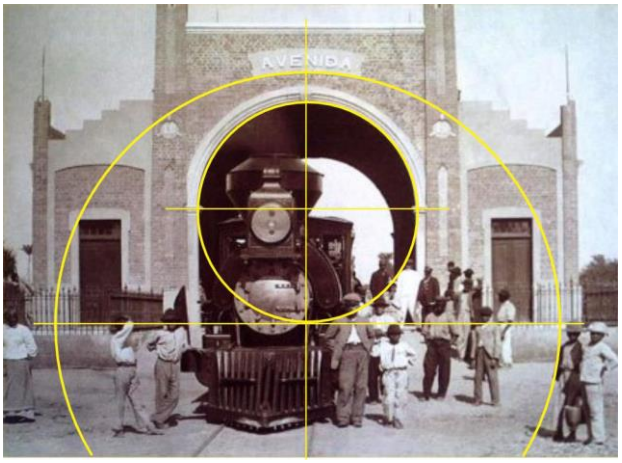


Figura 9. Base geométrica da epígrafe na estação Avenida.
Fonte: autores sobre fotografia da página web
http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_3/avenida.htm

Nenhum dos caracteres convergem para o centro do arco, sobre o qual estão apoiados, mantendo-se verticalmente (verificar dentro da cartela) e seu equilíbrio compositivo resulta prejudicado tão somente pelo falso ajuste entre letras que é realizado com afastamento matemático em detrimento de um melhor ajuste ótico.

AVENIDA

25 Em tipografia, as formas das letras são corrigidas para compensar o seu peso visual. Embora tenham o mesmo tamanho, círculos e triângulos são percebidos como menores que o quadrado. No design tipográfico, isso afeta as letras que possuem vértices ou curvas nos traços superiores e inferiores.

Figura 10. Epígrafe da estação Avenida.
Fonte: autores.

Chama a atenção o fato de o cuidado para que as letras guardem uma distância ótica, e não matemática, entre si já era uma preocupação existente desde o século XV na composição tipográfica manual e mecânica. Satué (2006) destaca que a escrita grega era disposta em linhas horizontais alinhadas em blocos pela direita e pela esquerda (justificada) corrigindo, o que hoje conhecemos como *kerning*, a diferença entre os espaços entre letras e entre linhas. Entretanto, tal cuidado não é observado em nenhuma das composições epigráficas presentes nas estações ferroviárias analisadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para finalizar, podemos dizer que a própria tipografia expressa uma mensagem. Em muitos casos, determina uma época contextualizada e caracterizada por diferentes espaços culturais, sociais e históricos. A cidade desenvolve-se através de um coletivo urbano, o que lhe confere uma imagem carregada de significados, representada por signos. A conservação e preservação dessa imagem confere-lhe valor patrimonial, que é o nosso legado para as gerações futuras.

Como elemento portador de identidade, o reconhecimento e a valorização da tipografia conferem aos profissionais da arquitetura e da comunicação visual a tarefa e a responsabilidade social da sua utilização adequada. Por isso, é importante estudá-la, valorizá-la e protegê-la para que não só permaneça na memória coletiva, mas também faça parte do nosso cotidiano.

Podemos apreciar como estas áreas de projeto são alimentadas pelo imaginário coletivo da época, com um fio condutor que abrange a arte, a arquitetura e o design. Da mesma forma, a tipografia e a arquitetura acompanharam as demais correntes e movimentos, desenvolvendo formas de expressão de acordo com os novos tempos. Para isso, a tipografia deixou de ser serifada e optou por eliminar os ornamentos e abraçar formas mais modernas, fato que a arquitetura também acompanhou, surgindo novas tendências arquitetônicas como o racionalismo ou o modernismo.

A arquitetura tem sido uma área que sempre esteve intimamente ligada à arte e ao design gráfico, tendo a tipografia como elemento mediador entre estes mundos. Constatamos como a relação estabelecida entre arquitetura e tipografia se configura através de elementos comuns, processos de design e uso de formas análogas que são compartilhadas e trabalhadas por ambas as disciplinas juntas na expressão de um pensamento gráfico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERS, Josef. Combination Type “3”. *In*: **Josef Albers: Minimal means, Maximum effect**. Madrid: Fundación Juan March, 2014, p.215-216 [Reedição de 1931].

ARANDA GÓMEZ, Andrea. Peter Behrens y el rostro de la industria moderna. **Eviterna.** Septiembre, 2019, p.1-11.

BAINES, Phil; HASLAM, Andrew. **Type and typography**. London: Lawrence King Publishing, 2002.

BORGES, Marilia Santana. **Quarteirão de sucesso da cidade**: o Art Déco e as transformações arquitetônicas na Fortaleza de 1930 e 1940. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAU-USP, 2006.

CARVALHO, André Simplício. O novo mapa da estrada de ferro leopoldina. **Terra Brasilis** [online], 15 | 2021, posto online no dia 31 julho 2021, consultado em 13 fevereiro 2024. URL: http://journals.openedition.org/terrabrasilis/9219

DÜRER, Albrecht. **Do desenho das letras.** Coimbra: Almedina, 2013.

FARIA, Teresa. Campos dos Goytacazes nos anos 1870-1880: a modernização brasileira e o "mundo citadino". **Agenda Social.** v.2 , n.2, mai-set / 2008,p.40-64.

GOMES, Luiz Claudio. **Registro de nascimento**: data nas fachadas de Campos dos Goytacazes entre os séculos XIX e XX. Relatório – Núcleo de Pesquisa ARTDECO. Campos dos Goytacazes: IFFluminense, 2017.

GRAY, Nicolete. **Lettering on buildings**. Londres: Architectural Press/New York: Reinhold, 1960.

MACEDO, Nylson; SILVA, Leonardo. **A ferrovia agrícola de Quissaman e suas conexões regionais**. Quissamã: Prefeitura de Quissamã, 2012.

MEGGS, Philip. **História do design gráfico**. São Paulo: Cosac Naify, 2009

MIRANDA, Marcos Paulo Souza. **Tutela do Patrimônio Cultural Brasileiro**: Doutrina, Jurisprudência, Legislação. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

SATUÉ, Enric. **El diseño gráfico, desde los orígenes hasta nuestros días**. Madrid: Alianza Forma, 2006.

SOUSA, Horacio. **Cyclo Aureo**: História do 1º centenario de Campos 1835-1935. Campos dos Goytacazes, RJ: Essentia, 2014. [Reedição de 1935].

O Patrimônio ferroviário em fotografias: digitalização do acervo fotográfico do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana – Sorocaba/SP

Larissa Girardi Losada <larissalosada28@gmail.com>
Maria Eduarda Scatena Brançam <mascatena2006@hotmail.com>
Daniella Gomes Moreira <daniellagmoreira@gmail.com>

INTRODUÇÃO

O projeto “O Patrimônio Ferroviário em fotografias: digitalização do acervo fotográfico do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana” vem realizando, desde novembro de 2023, a digitalização do acervo fotográfico do referido museu, localizado em Sorocaba – SP. Para tanto, recebeu fomento do Edital do Programa de Ação Cultural São Paulo (PROAC), número 34/2023: “Museus / Salvaguarda de Acervos”, por meio de parceria firmada entre equipe técnica interdisciplinar e a instituição museológica. Compreende-se que as ações de digitalização são fundamentais para salvaguarda e comunicação desses documentos fotográficos, os quais configuram-se como vetores imagéticos e informacionais relacionados à memória do trabalho ferroviário, principalmente no âmbito da Estrada de Ferro Sorocabana. Enquanto materiais da memória coletiva (LE GOFF, 2013) possibilitam traduzir “valores, ideias, tradições e comportamentos que permitem tanto recuperar formas de ser e agir dos diferentes grupos sociais, em diferentes épocas históricas, como também, operar sobre as representações que deles ainda hoje perduram” (CIAVATTA, 2002, p. 7).

A cidade de Sorocaba possui grande relevância regional, configurando-se como uma cidade média de cerca de 700 mil habitantes. Destaca-se como um importante polo industrial, o qual tem raízes na relação longínqua entre industrialização e ferrovia – implantadas no transcurso entre séculos XIX e XX. Pode-se dizer que esse período reafirmou a região como relevante para indústria e transportes, o que segue como herança atualmente.

Cumpre dizer que em Sorocaba foi fundada a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) – uma das maiores malhas ferroviárias do estado, que funcionava inicialmente em estreita relação com a Real Fábrica de Ferro Ipanema (hoje patrimônio da industrialização tombado pelo IPHAN). Foi nesse contexto que nas décadas iniciais do século XX, o ramal chamado “Mayrink-Santos”, via Serra do Mar, foi inaugurado ligando a EFS ao Porto de Santos. Uma das empreitadas de alta complexidade realizadas pelos trabalhadores e trabalhadoras da ferrovia. Um período em que o trabalho “livre” era recente e fortemente associado aos imigrantes e à composição da classe trabalhadora como agente político e reivindicador de direitos.

Também, foi tal companhia que pleiteou a chegada ao Oeste de São Paulo. Assim, por meio de grande contingente humano de mão de obra, foi fundando cidades por onde passavam seus trilhos. Gerando, concomitantemente, memórias difíceis relacionadas, por exemplo, a expulsão dos povos indígenas com a chegada da ferrovia e às relações precarizadas de trabalho, em parte retratadas no acervo fotográfico em questão.

Dessa forma, os espaços de memória e os acervos, dentre eles o acervo fotográfico do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, são considerados dinâmicos e são sempre passíveis de ressignificações e questionamentos. Por meio dos quais pode-se repensar objetos, memórias e construções de narrativas.

Sabe-se das problemáticas que afetam os museus no nosso país, causando danos permanentes à preservação dos indicadores de memórias patrimoniais. Portanto, pode-se dizer que este projeto é relevante, principalmente, pela potencialidade de salvaguarda via digitalização, pelo acesso facilitado a pesquisas e pela mitigação de riscos e danos. A pertinência repousa, principalmente, no fato de o acervo já estar inventariado, higienizado e acondicionado. Sendo, assim, a digitalização um passo importante para comunicação e pesquisa deste acervo. Trata-se, também, de uma iniciativa que está de acordo com os objetivos da instituição.

O MUSEU DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

O Museu da Estrada de Ferro Sorocabana foi fundado em 1997. Segundo Eduardo Romero Oliveira (2010), sua constituição se deu por meio de parceria entre a FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), a Prefeitura de Sorocaba e o Instituto de Recuperação do Patrimônio Histórico do Estado de São Paulo, com apoio do CMDP (Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba) e da Fundação de Auxílio ao Preso da Secretaria de Administração Penitenciária (FUNAP).

O museu está sediado em uma das casas que anteriormente era morada dos engenheiros da ferrovia e de suas famílias, a qual foi cedida à Prefeitura de Sorocaba e recuperada para servir à exposição permanente e à guarda de diversas tipologias de acervo (documental, fotográfico, de objetos tridimensionais associados ao funcionamento ferroviário, entre outros). Além disso, também funciona como local de trabalho administrativo.

O Museu da Estrada de Ferro Sorocabana localiza-se em uma praça pública denominada “Jardim Maylasky” – fazendo referência a Luís Matheus Maylasky, considerado fundador de tal ferrovia. Essa praça está localizada contiguamente ao leito férreo em uma área protegida – via tombamento em instância estadual – pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico), o qual tombou pela Resolução 13 de 26/02/18, o Complexo Ferroviário de Sorocaba. O Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, localizado em tal complexo, é também tombado pela instância municipal, pelo Decreto Municipal nº 21.458/2014.

O complexo ferroviário de Sorocaba e suas edificações, configuram-se como expressivos lugares de memória ferroviária, o que é destacado em ambos os processos de tombamento supracitados. Como outras grandes orlas ferroviárias paulistas, tal complexo enfrenta desafios relacionados à preservação em escala territorial, a despeito da proteção via tombamento.

Atualmente, o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana faz parte do conjunto de museus geridos pela Secretaria da Cultura de Sorocaba. Cita-se como ações deste museu: a

salvaguarda (documentação, higienização e guarda) e comunicação (exposição e atividades educativo-culturais) de seus acervos. Mas, além destas, o museu fomenta eventos voltados à preservação da memória ferroviária local, como, por exemplo, a celebração do Dia do Ferroviário e o lançamento de livros.

Cabe ressaltar o recente trabalho do trabalho do corpo técnico para realização de inventários do acervo, os quais foram intensificados durante a pandemia de COVID-19, uma vez que o museu teve o número de visitantes reduzido devido a períodos de fechamento. Como inventários finalizados, até o momento, pode-se citar o dos acervos: fotográfico, documental (no qual enquadram-se mapas, projetos, desenhos técnicos, documentos de ex-ferroviários) e bibliográfico. O inventário do acervo museológico, relacionado aos objetos tridimensionais ligados ao funcionamento da ferrovia ainda se encontra em processo.

Nesse caminho, o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana é atuante como local de difusão e preservação da memória ferroviária paulista. Mas, também, disponibiliza seus acervos (documentais, bibliográficos e fotográficos, entre outros) como fontes para pesquisas. Configurando-se, como parte do patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo: pela sua arquitetura; pela tessitura urbana ferroviária na qual está inserido; e pela pluralidade e potencialidade de seus acervos.

O ACERVO FOTOGRÁFICO EM PROCESSO DE DIGITALIZAÇÃO

O acervo fotográfico do museu em tela foi recentemente inventariado, higienizado e acondicionado – e atualmente passa por processo de digitalização. É composto por 2.877 fotografias, tanto organizadas individualmente, quanto fixadas em suportes como álbuns. São documentos fotográficos que datam desde o início do século XX até os dias atuais – um patrimônio imagético (pelo conteúdo das imagens fotográficas) e documental (pelos dados revelados nas fotografias e em seus versos e pelas suas trajetórias passíveis de investigação). Em ambos os casos, trata-se um patrimônio representativo para memória do trabalho ferroviário - que é também objeto de pesquisas (para fins acadêmicos, para exposições, para busca de familiares e fotógrafos, entre outros).

São fotografias que têm como temas, por exemplo: a expansão das ferrovias e as obras empreendidas para tanto; os ambientes de trabalho; os grupos de trabalhadores e trabalhadoras; os cursos ligados à ferrovia; a inauguração de estações e ramais; o cotidiano de trabalho (Figura 1) e as comemorações ferroviárias. Além destas cabe mencionar as fotografias relacionadas à historicidade do próprio museu, como sua inauguração (Figura 2) e eventos de celebração, por exemplo. São vetores que nos permitem inferir, também, sobre a diferenciação social do trabalho e a significância dos milhares de operários e operárias da ferrovia.

Deste modo, com o projeto de digitalização em curso, objetiva-se facilitar o acesso ao acervo fotográfico do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, por meio da cópia digital de seus conteúdos – digitalização -, associada a criação de um banco de dados com imagens. Considerando, também, a mitigação de riscos, como de deterioração por manuseio e/ou perda de exemplares possivelmente únicos por meio de acidentes. Para tanto, a digitalização segue metodologia específica para fotografias e utiliza equipamento de escaneamento adequado. As imagens, à medida que passam pelo processo de digitalização, vêm compondo o banco de dados da instituição.

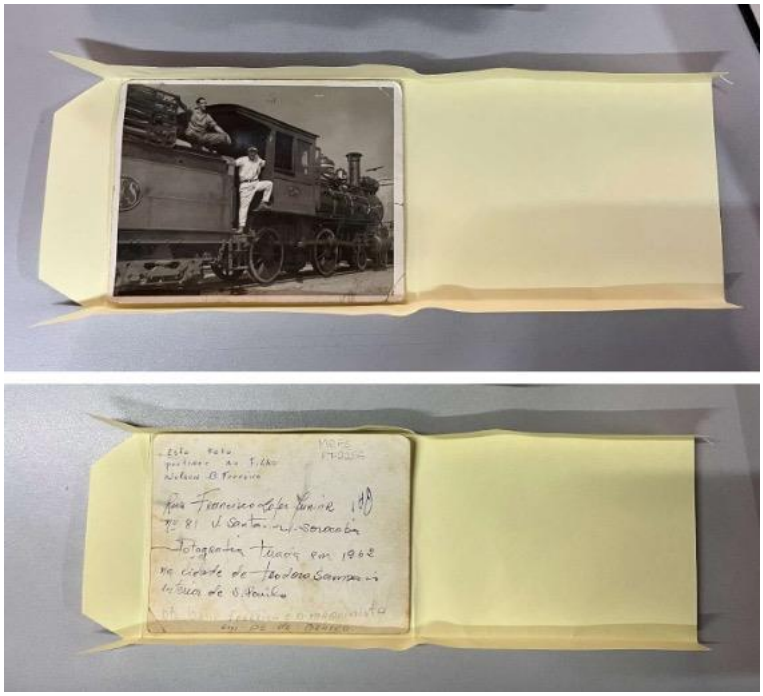


Figura 1. Frente e verso de documento fotográfico relacionado à Estrada de Ferro Sorocabana, na cidade de Teodoro Sampaio, datado de 1962. Fonte: Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (2023).

Figura 2. Documento fotográfico retratando a inauguração do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, em 1997. Fonte: Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (2023).

AS FOTOGRAFIAS DO MUNDO DO TRABALHO: ALGUNS PADRÕES E EXEMPLOS

Eduardo Romero de Oliveira (2019) aponta que existem alguns padrões de imagens fotográficas relacionados ao registro das ferrovias, tais como: de finalidade, de motivos ou assuntos e de aspectos formais da imagem. Configuram-se como padrões ligados às ações de engenharia ferroviária, ou seja, condicionadas a um olhar racional da produção de imagens. Tais padrões podem ser, também, observados no acervo fotográfico do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana. Cabe mencionar que, de acordo com o autor, a identificação de padrões não limita a pluralidade encontrada nos acervos fotográficos, tampouco é definitiva. Contudo, serve como norte para pesquisas que tratam da temática ferroviária no âmbito de sua documentação fotográfica.

Parte dos documentos fotográficos que foram, até o momento, digitalizados durante do referido projeto nos permitem o exercício de enquadramento nos padrões mencionados. Também, propulsionam indagações a serem feitas às imagens fotográficas. Como possibilidades de fazer com que elas comuniquem, mesmo que em parte, aquilo que escondem, deixando entrever outros aspectos - além de sua dimensão condicionada à racionalidade. Em suma, compreende-se a fotografia, conforme Boris Kossoy (2020, p. 61) sugere, como: “instrumento de pesquisa, prestando-se à descoberta, análise e interpretação da vida histórica”. No caso deste acervo fotográfico, à vida e cotidiano do trabalho ferroviário.

As figuras abaixo, são exemplos de documentos fotográficos já digitalizados e que possibilitam compreender em parte o universo deste acervo (Figuras 3 a 6). Assim, objetiva-se mostrar estes suportes da memória do trabalho, que remetem aos trabalhadores de tal ferrovia e à dimensão humana do “mundo do trabalho” (CIAVATTA, 2002). Dando a conhecer parte das fotografias que agora se encontram em meio digital – facilitando possibilidades de análises, do conteúdo imagético e do objeto fotográfico.

Figura 3 - Canteiro de obras/ oficina (possivelmente da linha Mayrink-Santos). Sem autoria. Fonte: Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (2024).

Figura 4 - Construção de túnel. Sem autoria. Linha Mayrink-Santos (1929-1938). Fonte: Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (2024).

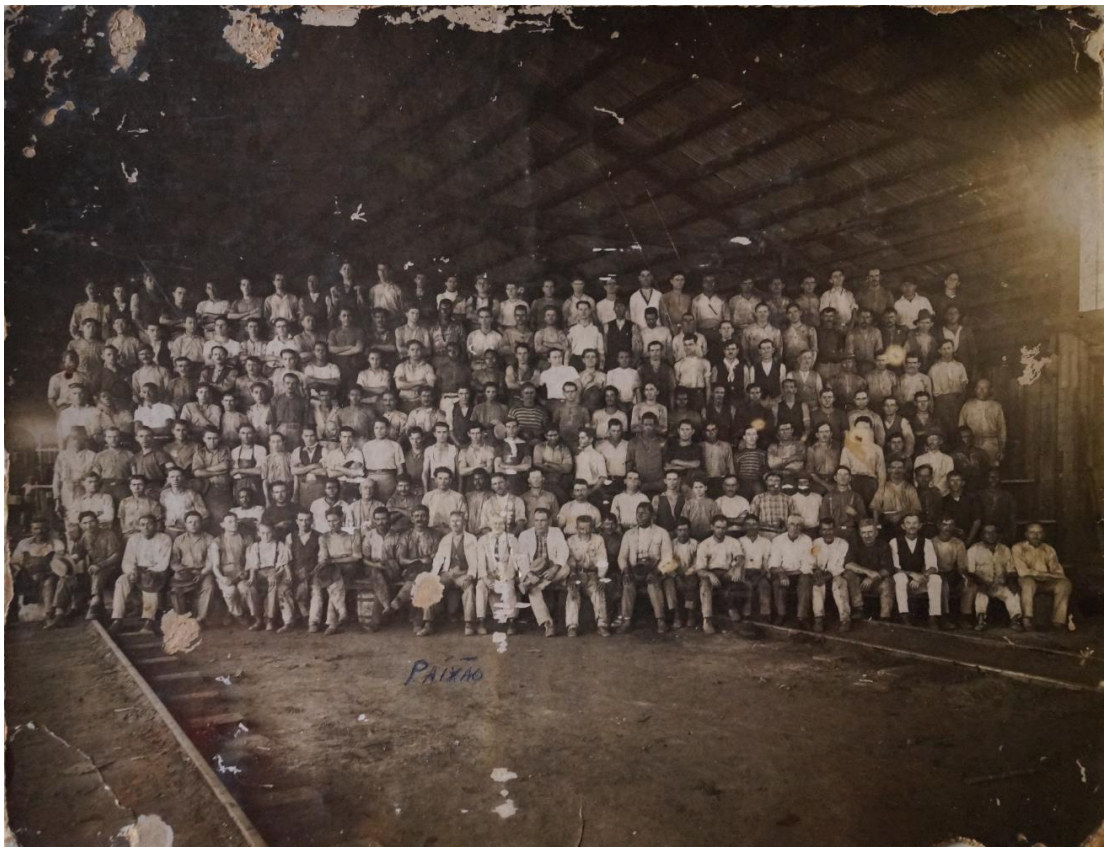


Figura 5 – Trabalhadores na oficina em 1931. Sem autoria. Fonte: Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (2024).

Figura 6 – Trabalhadores na oficina. Sem data. Autoria: Luiz A. Worspiz. Fonte: Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (2024).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A digitalização das fotografias, a partir do projeto apresentado, é uma atividade técnica que visa a salvaguarda e comunicação do acervo fotográfico em questão. Contudo, ela é também subsidiada pelo entendimento da potencialidade dos documentos fotográficos enquanto materiais da memória coletiva: fontes históricas que podem ser pensadas tanto no âmbito de seu conteúdo imagético, quanto de sua materialidade e trajetórias.

Ressalta-se que a ideia de lidar com fotografias do trabalho, digitalizando-as, partiu do pressuposto de que na ausência das pessoas trabalhadoras nada teria sido realizado: nem a ferrovia, nem a edificação que abriga o museu, nem as fotografias. Portanto, espera-se que, minimamente, seja possível contribuir para o reconhecimento e a valorização dos trabalhadores e trabalhadoras da ferrovia – a partir da comunicação e acesso facilitados a este acervo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CIAVATTA, Maria. **O mundo do trabalho em imagens: a fotografia como fonte histórica (Rio de Janeiro, 1900-1930)**. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. 5. Ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2020.

KOSSOY, Boris. O mundo portátil: estética e ideologia da representação fotográfica. In: PINHEIRO, M. L. B (Org.). **Registros fotográficos, Patrimônio e Memória da USP**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 7. Ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

OLIVEIRA, E. R. Fotografia e tecnologia ferroviária: análise do registro fotográfico de material industrial e construção de vias realizado no século XIX. In: OLIVEIRA, E. R. (Org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.

OLIVEIRA, E. R. Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. **Revista Transportes, Serviços e Telecomunicaciones**, n. 19, p. 190-204, 2010.

O Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo” e os remanescentes ferroviários de Araraquara-SP: territórios culturais como espaços educativos

Raquel Steluti Alfonsetti <raquel.sa1@puccampinas.edu.br>

Maria Cristina da Silva Schicchi <cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br>

INTRODUÇÃO

As estações ferroviárias e as linhas férreas se tornaram, ao longo do tempo, referências espaciais e históricas para seus habitantes. Durante o período de seu apogeu, como importante meio de transporte de passageiros e cargas, sua presença marcante adquiriu grande relevância para os indivíduos e grupos que dela usufruíram, acumulando memórias de experiências e vivências proporcionadas em cada tempo e lugar. Inseriram-se, dessa forma, no imaginário social e urbano da sociedade, configurando-se como um polo atrativo e de desenvolvimento urbano, social, econômico e espacial para as cidades envolvendo seus indivíduos e grupos que, por sua vez, também tiveram seus modos e dinâmicas de vida influenciados pela estrutura ferroviária, conferindo-lhes significados (LINDÓN e HIERNAUX, 2008 apud ALLUCCI e SCHICCHI, 2022). Entretanto, nos períodos subsequentes, com o encerramento do transporte de passageiros, o seu uso e o seu significado no espaço público urbano foram se modificando, passando, na maioria das vezes, de um lugar que propiciava encontros, conexões físicas, emocionais e memórias para um lugar que evoca oposto: o esquecimento, a fragmentação e a descontinuidade.

Araraquara é uma das cidades que teve o seu desenvolvimento atrelado à economia cafeeira, e a chegada dos trilhos (Figura 1) possibilitou a retirada da cidade do seu isolamento em relação às regiões para onde era destinado o café para exportação, ao mesmo tempo em que dinamizou e ampliou a estrutura urbana, antes limitada à margem esquerda do Córrego da Servidão (Figura 02), hoje canalizado e subterrâneo à Avenida Maria Antônia Camargo de Oliveira (Via Expressa), para outras áreas.

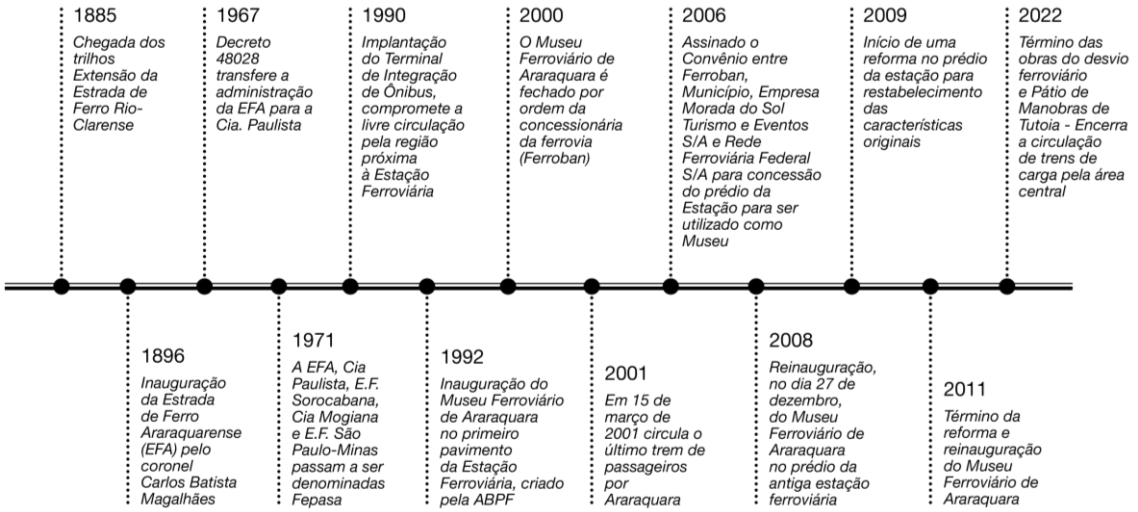


Figura 1. Linha do tempo da ferrovia e Museu Ferroviário em Araraquara-SP. Fonte: Elaboração própria. 2024.

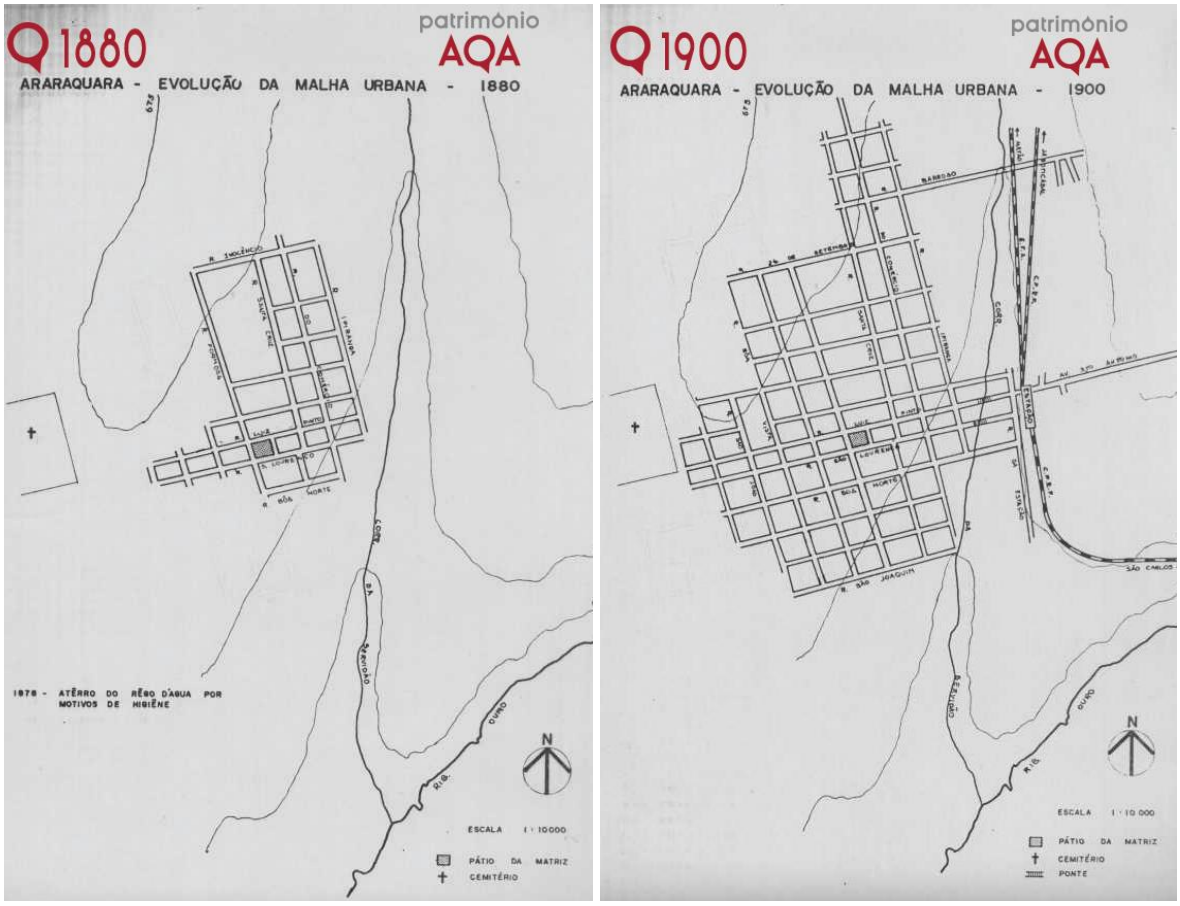


Figura 2. Evolução da Malha Urbana de Araraquara – 1880 (anterior a chegada da ferrovia) e 1900 (já com a ferrovia). Fonte: Prefeitura de Araraquara – Inventários Participativos.

Desse modo, a intensidade das atividades e fluxos criou uma paisagem urbana relacionada com o cotidiano da ferrovia, configurando-se como um território estruturado a partir da ação antrópica de diferentes tempos e características, cujos vestígios compõem o mosaico diacrônico do território (SANTOS, 2005), que revelam e tem como potencialidade o resgate

das memórias de seus indivíduos e grupos, a partir de seu reconhecimento contextualizado no espaço urbano ao longo do tempo.

Entretanto, após a desativação gradativa do transporte ferroviário, como reflexo da crise cafeeira e da política rodoviarista dos anos 1960-80, e tendo Araraquara encerrado o último trem de passageiros em 2001, os significados vinculados à linha férrea, à Estação Ferroviária e aos demais elementos componentes dessa estrutura e da sua área envoltória foram sendo gradativamente alterados.

Em decorrência das mudanças nas dinâmicas espaciais, sociais, econômicas e políticas intrínsecas à passagem do tempo, a estação ferroviária e seu entorno passaram de principal polo de atração de circulação de pessoas e mercadorias, a um lugar que estagnou em uma época e dinâmica que não são mais vivenciadas, cuja fragmentação do conjunto ferroviário tornou invisível a própria história da cidade e de quem ali viveu. Conforme aponta Halbwachs (1950, p. 60), “em cada época, há uma estreita relação entre os hábitos, o espírito de um grupo e a aparência de lugares onde vive”, territórios que se alteram diante das transformações de diferentes momentos, revelam sua vivacidade e movimento mas cujo “congelamento” os impede de acompanhar os diferentes ciclos pelos quais a sociedade percorre, ausentando-se do seu cotidiano.

> A atração que os trens exerciam, por seu poder de transporte e comunicação, certamente desencadeava um fascínio sobre o imaginário das populações das pequenas cidades do interior, criando também uma certa circulação de ideias (WHITAKER, 2004 apud BERGAMIM, 2015, p. 35).

Indo para além dos limites da área central urbana, persistem, como componentes da estrutura ferroviária da região, pequenas estações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro localizadas no periurbano que, por sua vez, também influenciaram em dinâmicas espaciais e formas de ocupação que se estabeleceram nesses diferentes territórios, tendo a linha férrea como o elemento estruturador e que, portanto, também se viram sujeitas às transformações decorrentes da dissolução do eixo ferroviário e cuja localização, mais distante, as tornou ainda mais invisibilizadas. Dentre elas estão, a Estação do Ouro, tombada como ruína em 2020 pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Paleontológico, Etnográfico, Arquivístico, Bibliográfico, Artístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental do Município de Araraquara (COMPPHARA), a Estação Chibarro e a Estação Tamoio (Figura 03). Além daquelas já demolidas, mas que fizeram parte da estrutura que se consolidou em sua função, como a Estação Tutóia e a Estação Cezário Bastos.

Figura 3. Estações: Ouro, Chibarro e Tamoio. Fonte: Acervo próprio, 2024.

Os territórios assim estruturados ao longo do tempo e sujeitos às diferentes dinâmicas vinculadas a processos complexos de transformação, sejam eles socioculturais, políticos, econômicos, urbanísticos e espaciais que se estabelecem na cidade, carregam consigo os indivíduos e grupos ali inseridos, agentes formadores da sociedade e cujas memórias, individuais e coletivas, são constituidas também com base nessa dimensão espacial intrínseca a eles, tendo, consequentemente, sua identidade estabelecida a partir das dinâmicas vivenciadas e apreendidas pela memória, num processo contínuo e mútuo de construção.

> Se identidade, memória e patrimônio são as três palavras-chave da consciência contemporânea, é a memória que vem fortalecer a identidade, tanto no nível individual quanto no coletivo: assim, restituir a memória desaparecida de uma pessoa é restituir sua identidade. (CANDAU, 2011, p. 16)

Partindo dessa constatação, a dimensão material do espaço faz com que os sujeitos ali se reconheçam e estabeleçam conexões e significações próprias. E, por outro lado, essa mesma dimensão espacial, diante da sua relevância no âmbito local, nacional e até mesmo internacional, como se configura a linha férrea e todo o ciclo ferroviário que estruturou cidades nos mais diversos aspectos, recebe por si só um reconhecimento como patrimônio industrial embasada num discurso oficial, amplo, geral e excludente que, por sua vez, não

engloba o discurso local (URIBE, 2021) onde se revelam as memórias e as identidades dos indivíduos e grupos que vivenciaram aquele território sendo diretamente afetados por ele, e vice versa.

Diante disso, propôs-se como objeto de estudo, nesta pesquisa, o Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo” e os remanescentes ferroviários da cidade de Araraquara-SP, a fim de analisar e discutir possíveis ações de preservação e ativação deste patrimônio, envolvendo ações educativas que, a partir da participação social, potencialize formas de transmissão e compartilhamento de memórias individuais e coletivas relacionadas ao território como um todo.

O MUSEU FERROVIÁRIO

O Museu Ferroviário de Araraquara (Figura 4) passou por várias mudanças desde sua primeira inauguração (reformas, fechamento etc.), em 1992, tendo sua reabertura final ocorrida em 2011. Seu acervo, porém, disponibilizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e semelhante ao de outros museus ferroviários colecionistas, apresenta apenas objetos remanescentes da desativação da linha, como acessórios, máquinas e ferramentas, expostos de forma fragmentada, além da ausência de qualquer informação ou menção às demais estações do periurbano que fizeram parte da estrutura ferroviária, especialmente a Estação do Ouro que está tombada como ruína. Constata-se, portanto, o caráter genérico e oficial da forma como é preservado este patrimônio industrial, num âmbito museológico, sem que envolva o resgate de memórias da própria população num diálogo aberto e amplo com o território onde está inserido.

Figura 4. Museu Ferroviário de Araraquara “Francisco Aureliano de Araújo”. Fonte: Acervo próprio, 2024.

Portanto, como na maioria dos museus ferroviários, não se processa o cumprimento integral de seu papel educador, com a interpretação e representação de memórias seletivas e fragmentadas, transformando os visitantes em apenas receptores de informações (FREIRE, 1970 apud GOVERNO FEDERAL, 2014, p.20), o oposto do proposto por ações e políticas educativas: formar indivíduos críticos, criativos e autônomos (FREIRE, 1994 apud GOVERNO FEDERAL, s.d., p.05), que reconhecem amplamente seu passado e agem no presente para transformar o futuro, criando espaços de aprendizagem e interação vinculados a elementos patrimoniais, a partir de um “processo permanente e sistemático” (HORTA; GRUNBERG; MONTEIRO, 1999, p.6 apud GOVERNO FEDERAL, 2014, p.13), que permitam o reconhecimento, a mobilização, reflexão e apropriação pelos indivíduos e grupos em relação ao seu próprio patrimônio (GOVERNO FEDERAL, 2014).

Contudo, o Museu e a orla ferroviária têm sido objeto de propostas de intervenção de desenho urbano com o intuito de promover a interligação das áreas da cidade que se encontram separadas pela estrutura ferroviária na área central. As ações neste sentido tiveram início com o desvio e o pátio de manobras construídos na borda da cidade, na localidade de Tutoia (DEMARZO e WHITAKER, 2020), para o transporte de cargas que, em meados de 2022, deixou de passar pelo centro.

Tal fato tornou possível, portanto, a posterior aprovação do Plano de Macrodrenagem, em 2024, que envolve a implantação de lagoas de detenção em diferentes pontos da orla ferroviária a fim de solucionar as questões das enchentes que acometem a região da Via Expressa, paralela aos trilhos. O desenvolvimento e aprovação desse Plano, por sua vez, marca o início de um projeto antigo para um Parque Linear (Parque dos Trilhos) na região, que visa justamente a interligação desejada entre as áreas separadas pela ferrovia.

Não obstante a necessidade dessas obras de infraestrutura urbana, as intervenções já propostas anteriormente para o Parque dos Trilhos propõem um programa de implementação de novos usos e atividades que não levaram em conta os vestígios ferroviários remanescentes na orla e nem o envolvimento das populações que vivem no entorno.

É um momento oportuno, portanto, para revisar essas propostas através desta pesquisa, de forma a ampliar as discussões acerca da preservação cultural, da apropriação e interpretação destes vinculando-os ao papel do museu nas dinâmicas educativas de aproximação com a população.

Neste sentido, a Secretaria da Cultura em parceria com a Secretaria da Educação de Araraquara-SP, está realizando, em 2024, um programa de capacitação com a temática “Educação para o Patrimônio” para professores da rede municipal de ensino e funcionários dos museus e arquivos com o objetivo de promover o compartilhamento e a valorização das memórias de diferentes indivíduos e grupos na construção de identidades e difundir o conhecimento patrimonial e histórico para os alunos, através do desenvolvimento de uma cartilha: “Educar para o patrimônio: Araraquara uma cidade educadora”.

Dessa forma, dialogando com tais iniciativas, a pesquisa pretende extrapolar os limites da escola e dos programas estritamente voltados para funcionários e discutir possibilidades de uma aproximação efetiva com toda a população, utilizando-se do próprio território como norteador de possíveis ações de educação patrimonial, em formas de promover a sua ressignificação, de forma que ele seja suporte para reflexões no tempo presente (DOSSE,

2012), simultaneamente às transformações sociais, culturais, econômicas e políticas em curso.

METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como objetivo principal discutir possíveis ações de preservação e ativação do patrimônio ferroviário de Araraquara-SP, a partir de ações de educação patrimonial, em especial, para repensar os usos da Estação e dos demais remanescentes ferroviários, tendo o território como fundamento para as ações de preservação cultural com enfoque no papel do museu como intermediador dos processos educativos envolvendo a participação social.

Num primeiro momento, a pesquisa se utilizará do método histórico-crítico com levantamento de dados históricos e técnicos, a serem obtidos junto aos órgãos de planejamento e gestão e em arquivos. Será realizada uma revisão bibliográfica com consulta a trabalhos especializados sobre temas relacionados à formação das ferrovias, implantação da Estação de Araraquara, sobre a criação e evolução dos conceitos sobre museus ferroviários e da bibliografia teórica sobre a preservação de áreas ferroviárias, formação do espaço urbano das cidades paulistas, educação patrimonial e museus sociais, de forma a possibilitar a compreensão e proposição de novas formas de gestão do patrimônio ferroviário. Nesta fase, está sendo realizada também uma pesquisa documental em arquivos dos órgãos de preservação e gestão da cidade para obter dados sobre as discussões públicas relativas à criação do museu, sua gestão e à preservação dos remanescentes ferroviários. Com esses dados, como auxílio no desenvolvimento das análises e discussões vinculadas ao território, será desenvolvido um mapeamento dos remanescentes ferroviários, incluindo as estações do periurbano, com possível cruzamento com propostas que venham a ser apresentadas para intervenções na área.

Num segundo momento, será utilizado o método empírico com levantamentos de campo junto ao Museu Ferroviário e áreas de propriedade da ferrovia, assim como o método de observação participante para o levantamento do funcionamento do museu e do que pensa a população que vive e frequenta a área. De forma complementar, serão realizadas entrevistas, após aprovação do projeto pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos com técnicos e representantes de associações locais.

Os dados serão analisados de duas formas: através do cruzamento das informações mapeadas com os discursos e depoimentos coletados nas entrevistas e a partir da análise dos documentos técnicos e propostas à luz dos conceitos de preservação e possibilidades de ativação do patrimônio ferroviário que tenham como base ações educativas.

RESULTADOS E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espera-se como resultado compreender o estado atual do Museu Ferroviário de Araraquara-SP, seu significado para os moradores da cidade; compreender os principais problemas que afetam a orla ferroviária remanescente e as possibilidades de reutilização das edificações e equipamentos ferroviários ainda não protegidos, incluindo as estações localizadas no periurbano e propor diretrizes para sua gestão e preservação.

Em consonância com o momento atual e diante das transformações iminentes relacionadas à orla ferroviária no Plano de Macrodrenagem e posterior Parque Linear, a pesquisa pretende abrir novas perspectivas para o fortalecimento e difusão da Educação Patrimonial

como forma de ativação do patrimônio ferroviário. Busca-se, portanto, através de uma lente crítica, analisar a vinculação entre esses dois âmbitos: o território e a materialidade – e a aproximação com a população e os valores imateriais.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de mestrado realizada junto ao programa de [suprimido] sob orientação da Professora Doutora [suprimido]. Os agradecimentos são dirigidos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo financiamento da pesquisa (Processo número [suprimido]).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABPF. **Boletim Mensal da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**. Ano IX nº 102. Agosto, 2011.

ALLUCCI, R. R.; Schicchi, M. C. Da S. **Memória e Identidade: os imaginários urbanos de Santiago de Cuba**. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Paranoá, 33, 2022.

BERGAMIM, F. de A. **E era assim... Abrindo as cortinas de ferro das memórias dos trabalhadores das oficinas da E.F.A**. Programa de Pós-Graduação em desenvolvimento regional e meio ambiente, Centro Universitário de Araraquara, 2015.

CANDAU, J. **Memória e Identidade**. São Paulo, editora Contexto, 2011.

DEMARZO, M. S.; WHITAKER, D. C. A. **Trilhos na polêmica – comentando a história, a ideologia das ferrovias paulistas e a retirada dos trilhos em Araraquara**. Revista Brasileira Multidisciplinar, Vol. 23, nº 2, 2020.

DOSSE, F. **História do tempo presente e historiografia. Tempo e Argumento**. Revista do Programa de Pós-Graduação em História. Trad. Silva Maria Fávero Arend. Florianópolis v.4, n.2, p.5-22. Jan./Jun/2012.

GOVERNO FEDERAL. MINISTÉRIO DA CULTURA. **Educação Patrimonial. Histórico, conceitos e processos**. Brasília: IPHAN, 2014.

GOVERNO FEDERAL. MINISTÉRIO DA CULTURA. **Patrimônio e Ações Educativas: A Prática e Suas Perspectivas**. IPHAN, s.d.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. 1950. E-book, edição 2024.

HORTA, M. de L. P.; GRUNBERG, E.; MONTEIRO, A. Q. **Guia básico de Educação Patrimonial.** Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Museu Imperial, 1999.

PREFEITURA Municipal de Araraquara. **Inventários Participativos**. Disponível em: https://www.araraquara.sp.gov.br/governo/secretarias/cultura/inventario-participativo. Acesso em: 05 mai. 2024.

PREFEITURA Municipal de Araraquara. **Parceria entre secretarias da Cultura e da Educação inicia com ações de educação patrimonial**. Disponível em: https://www.araraquara.sp.gov.br/noticias/educacao/parceria-entre-secretarias-da-cultura-e-da-educacao-inicia-com-acoes-de-educacao-patrimonial. Acesso em: 06 mai. 2024.

PREFEITURA Municipal de Araraquara. **Plano de Macrodrenagem para prevenção às enchentes na Via Expressa é apresentado**. Disponível em: https://www.araraquara.sp.gov.br/noticias/desenvolvimento-urbano/plano-de-macrodrenagem-para-prevencao-as-enchentes-na-via-expressa-e-apresentado. Acesso em: 24 mai. 2024.

SANTOS, J. V. **El territorio como fundamento de una nueva retórica de los bienes culturales**. PH Boletin del Instituto Andaluz del Patrimonio Historico, nº 53, abril 2005, p. 94-105.

URIBE, G. J. **Nuevos desafios entre el discurso oficial y local del patrimonio cultural inmueble**. Territorios, 44, 1-21, Bogotá, 2021.

Ferramentas digitais como potência para preservação do patrimônio: instrumento de educação patrimonial para Presidente Prudente / SP

Natália Yoshimi Tonossu <natalia.tonossu@unesp.br>

INTRODUÇÃO

A incorporação das tecnologias digitais no cotidiano vêm provocando mudanças significativas na comunicação, produção e compartilhamento de conhecimentos. A intensificação desse meio é expressa cada vez mais, através da rápida disseminação de conteúdos do mundo inteiro. Pratschke (2002) aborda o papel do arquiteto na construção, tanto do espaço físico, quanto virtual, partindo do reconhecimento de que o campo da Arquitetura e Urbanismo é multidisciplinar, e que potencializa trabalhar princípios comuns com a computação.

O conceito de patrimônio é polissêmico, uma construção social cujo significado se reveste de diferentes atributos conforme quem o emprega, o tempo histórico e a finalidade com que o emprega (Poulot, 2009). Considera-se que os bens patrimoniais expressam em suas linhas de força, diferentes tempos do passado materializados na própria edificação. E, acima de tudo, compõem o cenário da paisagem da cidade, formada por relações entre os próprios sujeitos que habitam o espaço e sua rede de vivências e memórias.

Nesse sentido, entende-se a importância da preservação e conservação do patrimônio, sendo indispensável o reconhecimento das apropriações das comunidades, capazes de instigar a identidade de um coletivo e a valorização do bem. Autores como Pollack (1992) ampliam o entendimento do tema, ao retratar uma nova área de pesquisa, pautada na identificação da memória como elemento constituinte do sentimento de identidade.

É nesse sentido que a pesquisa reúne o uso dos instrumentos digitais como ferramentas potenciais à educação patrimonial, uma vez que, incorporadas ao cotidiano das pessoas, podem promover os bens, de modo interativo e rápido. E, sobretudo, promover uma troca de conhecimentos com aqueles que habitam o patrimônio, visando reconhecer essas vivências e apropriações que compõem a memória das pessoas.

Portanto, o presente trabalho utilizou-se das ferramentas digitais para a construção de um modelo flexível de identificação e valorização dos bens da cidade de Presidente Prudente – SP. As ferramentas utilizadas buscaram criar um ambiente virtual que abriga as temporalidades e multiplicidades heterogêneas a serem acessadas, adentradas e interagidas pelos visitantes.

A região do Oeste Paulista , incluindo Presidente Prudente - SP, foi ocupada por mineiros após a decadência da mineração e, em seguida, por frentes pioneiras, as quais buscavam terras para introduzir a cultura do café. Nesse cenário, entre 1914 e 1916, quando os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana avançam para a Alta Sorocabana, ocorreu a sua ocupação com a consolidação da economia cafeeira.

No município de Presidente Prudente, a vinda da linha férrea contribuiu para origem da cidade e favoreceu a implantação do patrimônio industrial, constituído por edifícios industriais de unidades beneficiadoras de matéria-prima (Baron; Paiva, p.33). O conjunto de bens carrega consigo um valor histórico herdado do período anterior e seu modo de produção.

O recorte do trabalho abrange o centro histórico e o Campus da Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT) da Universidade Estadual Paulista (UNESP) (Figura 1). Foram levantados bens do núcleo inicial da cidade, como a Estação Ferroviária, Catedral São Sebastião, Feira Livre da Manoel Goulart, Figueira, Galpão da Lua, Centro Cultural Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo, Centro de Eventos Instituto Brasileiro do Café (IBC), Praça Nove de Julho, Praça da Bandeira e as ruínas da Antiga Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA).

Figura 1. Diagrama de localização dos bens de Presidente Prudente/SP. Fonte: Tonossu (2024).

O presente trabalho busca descrever a pesquisa concluída, intitulada “Ferramentas digitais como potência para preservação do patrimônio histórico e cultural de Presidente Prudente, SP”. A Iniciação Científica foi aprovada pelo Programa Institucional de Bolsas de Iniciação em Desenvolvimento Tecnológico e Inovação da Unesp (PIBITI), edital N° 03/2022, com bolsa do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ).

MÉTODOS

Reconhecimento Inicial

A apreensão do patrimônio da cidade parte do que Certeau (2008) descreveu como uma cegueira que caracteriza as práticas organizadoras da cidade habitada. A postura do espírito errante permite a experimentação de apropriações que se confrontam com a cidade espetacularizada (Jacques, 2003). Os cenários que são apenas observados e cujas relações se dão de modo superficial passam a ser vivenciados pelos habitantes, através do encontro com o outro.

O trabalho, para compor o inventário dos bens, reuniu o Mapa Subjetivo do Centro Histórico de Presidente Prudente (2023). O mapa foi desenvolvido a partir das apreensões realizadas para as disciplinas de Técnicas Retrospectivas e Patrimônio Cultural, integradas, da Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências e Tecnologias (FCT), campus de Presidente Prudente.

Figura 2. Mapa Subjetivo do Centro Histórico de Presidente Prudente. Fonte: Acervo Grupo de Pesquisa Projeto, Arquitetura e Cidade (2023).

Levantamentos

Levando em conta que um dos objetivos do projeto é criar um modelo flexível de identificação do patrimônio, a elaboração do inventário é fundamental para compartilhar conhecimentos à comunidade, mas também possibilitar uma troca com os habitantes sobre o conhecimento dos bens patrimoniais da cidade. O processo de construção, em suma, foi realizado a partir de três etapas: levantamento histórico e iconográfico, elaboração do website e produção do acervo interativo.

Em um primeiro momento, o levantamento buscou reunir informações históricas acerca dos bens. Através de levantamentos bibliográficos, consultas a órgãos responsáveis e visitas in-loco, sistematizou -se informações históricas e registros iconográficos, como fotografias, plantas e notícias de jornais. A consulta a órgãos responsáveis, como a Prefeitura Municipal de Presidente Prudente – SP e o Museu e Arquivo Histórico Municipal Antônio Sandoval Netto foi de suma importância para reunir tais dados.

Elaboração do inventário

No momento seguinte, iniciou-se os estudos e produção do website. Era necessário que o mesmo fosse capaz de reunir o acervo em sua totalidade e, além disso, comunicar com a linha da pesquisa e as metodologias seguidas, apresentando ferramentas para dinamicidade e interatividade da página da Internet.

Desse modo, por meio da utilização da plataforma gratuita 'Wix.com', o website foi estruturado em uma página de abertura, contendo uma breve apresentação do patrimônio de Presidente Prudente – SP, o QR Code e o Mapa Subjetivo, as páginas de cada bem patrimonial e, por fim, as contribuições das pessoas.

A primeira página (Figura 3) foi pensada para apresentar o projeto e a dinâmica de funcionamento para os visitantes. Assim, contém uma breve explicação do uso do QR Code na aplicação prática. O Mapa Subjetivo (Figura 4) também foi posto de modo que os usuários pudessem visualizar em sua totalidade e acessar o acervo dos bens através do mesmo. Deste modo, um link foi colocado em cada botão de imagem para ser direcionado às páginas dos bens, como é exemplificado na figura abaixo.

Figura 3. Página de abertura do *website*. Fonte: *Wix.com* (2023).

Figura 4. Página contendo Mapa Subjetivo de Presidente Prudente. Fonte: *Wix.com* (2023).

De modo geral, foram planejadas para abrigar as informações levantadas e as cartografias produzidas, mas também, possibilitar um espaço de troca, em que as pessoas pudessem compartilhar seus registros, de modo a construir o acervo coletivamente. Assim, a Figura 5 buscou ilustrar o funcionamento da página do Galpão da Lua, que também é aplicada aos outros patrimônios.

Figura 5. Exemplar página Galpão da Lua retirada do website. Fonte: *Wix.com* (2023).

Aplicação QR Code

Para a experimentação prática, ao concluído o rearranjo do website, foram gerados QR Code's para aplicação prática em dois espaços, o Galpão da Lua e o edifício sede da FCT. Espaços estes que, identificados e reconhecidos, expressam a permanência dos corpos que habitam o lugar. Os dois cartazes de identificação dos bens (Figura 6 e 7) foram confeccionados em formato A4 para impressão e colagem.

Figura 6. Modelo de identificação do bem patrimonial Galpão da Lua. Fonte: Tonossu (2023). Figura 7. Modelo de identificação do bens patrimoniais da FCT UNESP Presidente Prudente. Fonte: Tonossu (2023

RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

Busca-se realizar uma discussão dos resultados obtidos no projeto e com fundamentação, a partir da análise da interatividade dos usuários, por meio dos registros compartilhados, e o acesso dos mesmos no website.

Preliminarmente, a investigação levou em consideração os dados do intervalo de tempo entre 16 de junho e 30 de junho 2023, momento de implantação do QR Code nos espaços físicos, considerando o período de 15 dias de análise. Através da própria ferramenta do Wix.com, foi possível visualizar os acessos ao site, por dia. O gráfico do tráfego (Figura 8) busca ilustrar a quantificação no período que, em sua totalidade, contou com 40 visualizações.

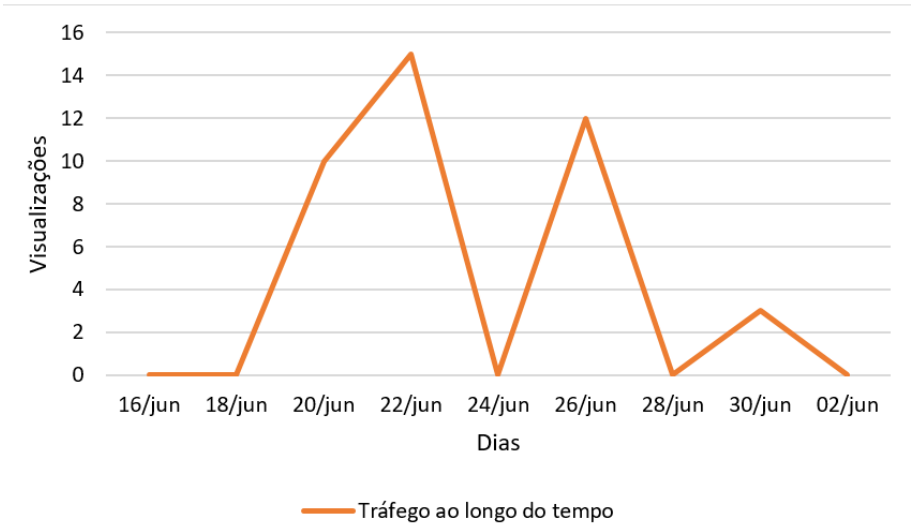


Figura 8. Gráfico do tráfego do website. Fonte: *Wix.com*, 2023

Entretanto, para melhor entendimento da condução dos acessos, considerando que haviam dois caminhos, pelo uso dos QR Codes e pela divulgação na mídia social, foi extraído na plataforma as visitas por página do website (Figura 9).

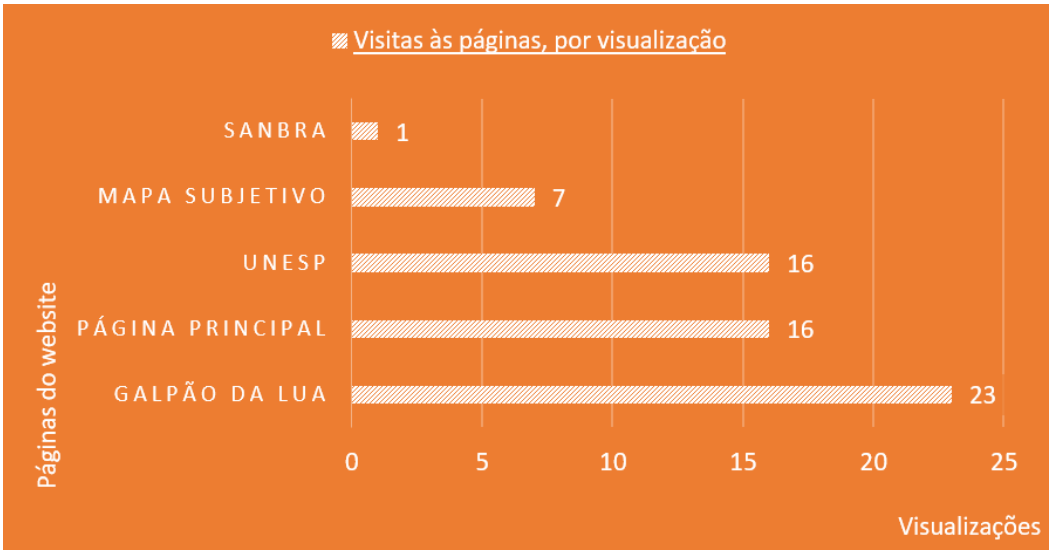


Figura 9. Gráfico de visitas por página do website. Fonte: *Wix.com*, 2023

A página que teve maior visualização foi a do Galpão da Lua e, não muito distante, a da UNESP juntamente com a de abertura do site. Considerando que o Galpão foi um espaço em que se implantou o cartaz de divulgação contendo o QR Code de acesso, pode-se aferir que de maneira significativa, o mesmo influenciou o reconhecimento da comunidade.

Por fim, para a concretização do objetivo do projeto, era necessário a composição de um acervo interativo, feito por meio de comentários deixados no sítio eletrônico, compartilhando suas vivências. Por intermédio dos registros que permanecem na plataforma utilizada, o quadro abaixo (Tabela 1) traz os comentários escritos pelas pessoas sobre os bens.

Tabela 01: Quadro de comentários do acervo interativo.

Sujeito (não identificado)	Bem patrimonial	Data	Comentário
1	FCT	19 de junho	“O prédio da direção é marcante pra mim como um espaço democrático. Lembro quando tiveram essas assembleias estudantis, e um dos estudantes falou: aqui todo mundo tem direito de fala, de voto, de se expressar... Ou seja, todo mundo que estava lá poderia falar e ser ouvido.”
2	FCT	21 de junho	“A história da casinha é muito bonita. Já foi casa da fazenda, museu, centro de estudos... e permanece até os dias de hoje.”
3	Galpão da Lua	25 de junho	“Primeiro contato que tive com o galpão foi ao acaso. Estava passando pela linha férrea e percebi uma movimentação. Chegando perto, vi que era a feira da reforma agrária. Esse primeiro contato com o MST foi mais tímido, mas depois disso, comecei a entender o porque devemos apoiar os produtores familiares. O galpão ajudar a promover esse espaço para a feira também é fundamental, é assim que as pessoas passam a conhecer a luta.”
4	Galpão da Lua	10 de julho	“O galpão da Lua representa para mim um espaço de resistência e cultura popular. São inúmeras as ações culturais, de teatro de rua, de circo, elas também são expressas no próprio patrimônio físico, as paredes do Galpão simbolizam resistência e luta, e isso torna esse lugar ainda mais incrível. Além de rola as feiras da Reforma Agrária Popular, são importantes para o movimento (e tb promove a compra de pequenoz produtores e o consumo alimentos sem agrotóxicos).... são tantos pontos importantes e especiais que esse local trás para quem o ocupa, minha ligação com esse espaço é bem afetiva, e sou feliz por ter acesso a um espaço que contribui com a cidade.”
5	Galpão da Lua	11 de julho	“A primeira vez que eu adentrei o Galpão da Lua foi em uma deriva com a faculdade. Foi uma experiência diferente, era sobre educação patrimonial. Senti que é um lugar cheio de personalidade própria, me trouxe um ar de tranquilidade, sabe... Isso do galpão estar perto da linha do trem também traz uma sensação diferente. Eu não tive muitas experiências lá porque moro longe do centro e dificilmente saio da região que eu moro. Mas é impossível negar que o Galpão da Lua prende sua atenção.”

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Presidente Prudente possui um rico patrimônio histórico e cultural e, ao investigar os bens patrimoniais, é notório o reconhecimento dessas forças, afetos e sentimento de pertencimento que permanecem e são ressignificados até os dias presentes. Torna-se fundamental apreender o patrimônio da cidade não como bem estável, mas a partir de suas transformações e ressignificações constantes dadas pelas pessoas que o habitam de múltiplas formas. Os relatos compartilhados que compõem a memória coletiva da comunidade, de fato, expressam as novas significações do bem e, ainda, revelam a importância do reconhecimento dos sujeitos e suas memórias para a valorização do patrimônio a partir da ativação desses territórios reconhecidos potencializados pelo sentimento de pertencimento ao lugar.

Além disso, também se verifica a importância do inventário para a conservação do patrimônio. A construção do mesmo no meio virtual possibilitou um registro acessível à comunidade, de modo que a admissão do website foi dada no espaço físico, através da aplicação do modelo contendo o QR Code.

O modelo construído, embora partindo do reconhecimento do conjunto patrimonial da cidade, pode ser aplicado a outros bens. A estruturação do exemplar segue princípios, como o uso das ferramentas digitais e o reconhecimento das singularidades do patrimônio, mas é flexível a outros desdobramentos. No entanto, se verifica a relevância da construção de um acervo interativo, com o objetivo de que as pessoas possam registrar suas vivências acerca dos bens.

Nesse sentido, a participação das pessoas foi fundamental para a compreensão de sua importância no processo de valorização e conservação do patrimônio. Os registros realizados através da plataforma online tiveram contribuições não só aos resultados da pesquisa, mas também, aos próprios visitantes do site eletrônico. Uma vez que o website criado permanecerá ativo, espera-se o desenvolvimento do mesmo ao recepcionar mais relatos de memórias para compor um acervo singular à comunidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CERTEAU, M. A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2008.

JACQUES, P. B. ERRÂNCIAS URBANAS: a arte de andar pela cidade. Arqtexto 7, 2005. p. 16-25

POLLAK, M. Memória e identidade social. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

POULOT, Dominique. Uma história do patrimônio no ocidente, séculos XVIII-XXI. Do monumento aos valores. São Paulo, Estação Liberdade, 2009.

PRATSCHKE, Anja. Entre Mnemo e Locus: arquitetura de espaços virtuais, construção de espaços mentais. Tese (Doutorado em Ciências de Computação e Matemática Computacional) - Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2002. doi:10.11606/T.55.2002.tde-31102008-172046. Acesso em: 2023-07-20.

O papel da cultura material em visitas educativas: Educação para o Patrimônio na antiga Estação Júlio Prestes

Rafael Hermanson Pomar <rafaelhpomar@usp.br>

INTRODUÇÃO

O atual trabalho de pesquisa surge da necessidade de reflexão teórica e elaboração prática de um plano de ação para o *Núcleo de Educação para o Patrimônio Histórico-Cultural (NEPHC)* no edifício que abrigou a antiga Estação Inicial da Estrada de Ferro Sorocabana e hoje é sede da Sala São Paulo. Em um contexto de reformulação da equipe e necessidade de estabelecimento de novas diretrizes para a prática educativa no espaço, fez-se necessário um aprofundamento nos estudos sobre educação patrimonial, especialmente no que tange ao ensino de História nesses contextos.

Partindo do pressuposto de que o ensino de História deve ter como fio condutor o uso de documentos, evidenciando ao longo do processo educativo o próprio ato do fazer histórico, nos questionamos acerca das metodologias mais efetivas de abordagem do principal documento que temos à disposição: o próprio edifício. Esta escolha implica compreender quais as possibilidades metodológicas de se construir um processo de ensino-aprendizagem histórica a partir da cultura material.

Trata-se aqui de situar o patrimônio material edificado e sua concretude no foco das ações educativas nesse contexto, e não mais como plano de fundo para a produção de discursos históricos que pretendem explicar e revelar um passado inerte. O presente texto busca apresentar de forma sumária: *i) o contexto de observação-atuação; ii) as proposições teóricas sobre a abordagem da cultura material nas visitas educativas.*

DE ESTAÇÃO FERROVIÁRIA À SALA DE CONCERTOS

Uma estação para a Sorocabana

A década de 1920 configura um momento de profunda reorganização administrativa da Estrada de Ferro Sorocabana, no qual a chefia da companhia idealizava de maneira simultânea três grandes feitos: *i) a expansão de sua malha férrea, por meio da construção do ramal Mairinque-Santos; ii) a construção de uma oficina de locomotivas em Sorocaba, capaz de atender as demandas técnicas da própria empresa e das concorrentes; iii) a construção de uma nova Estação Inicial na cidade de São Paulo.*

Esta última, por sua vez, apesar de contar com um projeto arquitetônico finalizado e premiado já no ano de 1925, teve suas obras completamente finalizadas apenas 13 anos

depois, em outubro de 1938. Edifício imponente e com grandes halls distribuídos de maneira equilibrada, a nova Estação de São Paulo foi vista como um grande feito da Cia. Sorocabana, que aparentava ter superado as crises econômicas e políticas da virada da década de 1920 para 1930. As turbulências do período, no entanto, não deixaram ilesas as intenções arquitetônicas do responsável pelo projeto, que caracterizou como "mutilações" as alterações feitas pela diretoria da Sorocabana visando baratear o valor das obras. Nas décadas seguintes, a estação projetada por Christiano Stockler viria sofrer as consequências das decisões político-econômicas que relegaram ao segundo plano do desenvolvimento nacional o transporte por trilhos.

A edificação de alvenaria de tijolos e acabamento em concreto armado possui alto grau de sofisticação, contando com um pé direito de cerca de 25m e uma torre do relógio. Sua ornamentação interna traz elementos clássicos e inúmeras referências ao café, produto que passa a integrar nas primeiras décadas do século XX o conjunto de símbolos da elite paulista cafeicultora que se instalava na capital.

Uma sala para a Orquestra

Instituída no ano de 1954, através de lei promulgada pelo governador do estado Lucas Garcez, a Orquestra Sinfônica Estadual permaneceu sem uma sede fixa até a segunda metade da década de 1990. Durante esse período sobreviveu como uma orquestra itinerante, sem um espaço adequado para seus ensaios e concertos, além dos inúmeros conflitos relativos aos direitos trabalhistas dos músicos e funcionários (MINCZUK, 2015).

Foi somente no ano de 1999, que já sob a denominação de Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo, a Osesp passaria a ter um espaço próprio que atendesse suas necessidades acústicas e administrativas, justamente no pátio interno da Estação Júlio Prestes. O formato do espaço, ideal para as condições acústicas demandadas pela música de concerto, foi fator determinante na escolha do edifício de 1938 para sediar a orquestra. É nesse momento que as histórias da orquestra e da antiga estação se cruzam. Neste sentido, a virada do milênio marca também uma nova fase da orquestra estadual, que se vê em um processo de aprimoramento do ponto de vista da qualidade técnica e da captação de recursos para o grupo. O contexto político de administração federal dos anos anteriores, aliado às iniciativas do regente titular da orquestra, John Neschling, levam ao processo de criação da Fundação Osesp, uma Organização Social da Cultura, que desde 2005 possui contrato de gestão com a Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo e atua para a manutenção e desenvolvimento da Osesp, da Sala São Paulo, da Editora e Academia da Osesp, Centro de Documentação Musical Maestro Eleazar de Carvalho, entre outros. Cabe destacar aqui que as visitas educativas ao prédio da antiga estação e à Sala São Paulo são responsabilidade do Nephc, vinculado ao Departamento de Programas Educacionais da Fundação Osesp.

A EDUCAÇÃO PARA O PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL

Visitas educativas: uma abordagem crítica

Ao longo dos 60 minutos de visita educativa pelo prédio, há necessidade de se abordar os dois tópicos mencionados acima, isto é, a história da Estação Júlio Prestes e o processo de construção da Sala São Paulo, entrelaçando aspectos da história, arquitetura e acústica

do local. No entanto, nossa pesquisa tem se debruçado com maior ênfase no primeiro tema, que ocupa a primeira parte da visita e, parece oferecer, em um primeiro momento, maiores possibilidades de diálogo com a cultura material.

Nossas inquietações surgem a partir da observação de que, via de regra, as visitas educativas por patrimônios culturais e instituições museológicas primam por um método de comunicação excessivamente discursivo, que condiz com lógicas de ensino-aprendizagem que enxergam no educando o sujeito que de forma passiva recebe o conhecimento do educador. No caso do ensino de História, tal lógica leva a uma perspectiva que projeta o passado como um objeto pronto, passível de ser plenamente revelado ao aluno/visitante. Nesse sentido, nos propusemos a refletir sobre maneiras de tornar o educando um sujeito ativo no processo, oferecendo condições para que este seja confrontado pelas vicissitudes do contato entre o historiador e seus diversos documentos. Esta atitude implica evidenciar o papel que o presente ocupa no fazer histórico, de modo que o visitante perceba a partir de suas próprias questões o impacto do tempo contemporâneo na produção do conhecimento histórico.

Os problemas relatados acima haviam sido já identificados por Ulpiano Meneses, que em texto publicado no ano de 2000, traz ricas considerações acerca da relação entre a educação museal e aquilo que é próprio destes espaços: o acesso à materialidade. Ainda que o artigo seja voltado para o caso dos museus de história, suas reflexões parecem trazer temáticas que são fundamentais no que diz respeito à Educação para o Patrimônio. Meneses defende a importância de que as ações educativas nestes espaços se afastem da reprodução de modelos pedagógicos da educação formal, pautadas por aquilo que o historiador chama de “domínio da palavra”, isto é, a crença na efetividade das perspectivas diretivas de ensino, nas quais a história configura um terreno a ser revelado pelo discurso do docente (MENESES, 2000).

Suas reflexões nos serviram de ensejo na busca por metodologias educativas que pudessem tratar efetivamente com a materialidade do patrimônio, de modo que a cultura material se torne instrumento de compreensão da história e de seu fazer. Isso implica tornar a visita educativa um campo de investigação da materialidade do patrimônio, ou seja, propor junto ao visitante questionamentos sobre os materiais utilizados, os sentidos atribuídos ao prédio, as técnicas construtivas, a ornamentação e sua simbologia, a distribuição dos espaços no edifício, entre outros, buscando assim elaborar interpretações sobre a sociedade que o produziu.

Possibilidade metodológicas a partir da cultura material: proposições teóricas preliminares

Nossas questões e posicionamentos teóricos como expostos acima, no entanto, não resolvem as questões práticas colocadas no contato entre o visitante e o educador durante as visitas educativas. Para nosso objeto de análise, o prédio em si tem papel central por se tratar do grande documento que temos em mãos, nos colocando o desafio de encontrar maneiras de “manuseá-lo” junto aos visitantes. Pretendemos agora refletir sobre algumas das possibilidades e dos limites de abordagem da cultura material durante as visitas educativas.

Como aponta Marcelo Rede, o status privilegiado atibuído aos documentos escritos nos primórdios da ciência histórica acabou por relegar ao segundo plano o estudo da produção

material das sociedades antigas (REDE, 2012). Nesse sentido, de modo semelhante ao ocorrido no âmbito geral das pesquisas historiográficas nos momentos finais do século XX, no campo da educação ao patrimônio é necessário reorientar os estudos de modo a validar o potencial da cultura material enquanto uma tipologia documental essencial para o trabalho dos profissionais da área, especialmente no que diz respeito ao patrimônio histórico edificado.

Para tal, partiremos de um enquadramento conceitual da cultura material que nos parece central na apresentação deste conceito durante as visitas educativas: seu caráter dialético. Isto implica romper com distinções rígidas entre a materialidade e o campo das ideias, compreendendo a relação na qual ambos se constroem mutuamente, estruturando e sendo estruturadas pelas relações sociais (REDE, 2012). Uma representação de uma planta de café na arquitetura da estação, por exemplo, não só indica uma relação social dada – a identidade em formação de uma elite cafeicultora - mas também contribui para a reprodução dessas práticas na medida em que produz novos significados.

Admitimos aqui a importância do uso de conceitos enquanto instrumentos didáticos para lidar com o patrimônio, não só do próprio entendimento da cultura material enquanto produto da apropriação que o homem faz da natureza, mas de suas particularidades dialéticas e de seus limites enquanto fonte histórica. Sua apresentação ao público em uma visita com duração de 60 minutos pode parecer algo inapropriado, mas tem aqui uma função de introduzir etapas que acompanham o ofício dos historiadores e historiadoras.

De modo análogo, nos parece indispensável o estabelecimento de uma comunicação dialógica entre educador e educando, bem como entre os próprios visitantes, construindo um espaço de debate que privilegie o surgimento de perguntas, algo tão caro a qualquer experiência científica. Nesse sentido, é interessante que as informações factuais sejam precedidas pelo tempo de observação e questionamentos, já que do contrário, uma história pronta apresentada pelo educador possa inibir dúvidas e condicionar o olhar do visitante.

Mais proveitoso seria incitar o visitante a observar a distribuição espacial no edifício, o grau de detalhamento dos ornamentos, comparar a fachada principal com a fachada posterior do edifício, e refletir sobre os sentidos de se construir uma estação de trem em proporções monumentais, de se representar o café na arquitetura, etc. Isto é, trabalhar com aspectos da materialidade em seu sentido mais restrito, dimensões, distribuição de espaços, material, técnica, ornamentação, de modo a associar estes elementos com os usos práticos e simbólicos que aquela sociedade específica atribuiu ao edifício. Pretende-se assim, apresentar as inúmeras confluências entre o campo material e das ideias no que tange ao estudo da cultura material.

Para concluir nossas reflexões, pretende-se que ao longo da visita o visitante se depare com processos que são inerentes à produção de conhecimento histórico, manejo da fonte, uso de conceitos, proposição de perguntas-problema e levantamento de hipóteses que precedem debates. Esses elementos parecem contribuir para uma proposta de formação e instrumentalização crítica do visitante, projetando a possibilidade de que este seja também protagonista da visita educativa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nosso trabalho, ao apresentar algumas proposições teóricas preliminares, sugere uma reorientação das ações educativas relativas ao patrimônio, de modo que a materialidade dos bens com valor histórico reconhecido seja tratada de maneira central no âmbito das visitas educativas. Não nos propusemos, no entanto, a apresentar respostas metodológicas definitivas, mas a refletir sobre possíveis caminhos de abordagem do patrimônio a partir do conceito de cultura material. Tampouco apresentamos nossa proposta como inovadora, do ponto de vista teórico-metodológico, tendo em vista que essas discussões são levantadas já há algumas décadas no campo de estudo da educação patrimonial e museal. Nos cabe aqui o papel de propor, a partir de um contexto específico, *o das visitas educativas na antiga estação Júlio Prestes*, caminhos de tratamento histórico e educacional do patrimônio edificado, a partir das características próprias de sua materialidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MENESES, U.T.B. Educação e Museus: sedução, riscos e ilusões**. Ciência.let**. Porto Alegre, n.27, p.91-101, jan/jun. 2000.

MINCZUK, Arcadio**. O contexto histórico, político e econômico de orquestras sinfônicas do Brasil**. 2015. 491 f. Tese (Doutorado em História da Ciência) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015.

REDE, MARCELO. História e cultura material. In: CARDOSO, Ciro Flamarion Santana; VAINFAS, Ronaldo. **Novos domínios da história**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

A Estação Ferroviária de Resende e sua trajetória de subutilizações e potencialidades

Luiz Felipe Silva Duarte <lf.duarte@hotmail.com>

Thaís Motta do Nascimento <thaismn.arq@gmail.com>

INTRODUÇÃO

O artigo pertence ao tema de preservação de patrimônio Ferroviário e é parte da pesquisa desenvolvida pelo grupo de iniciação científica intitulado “O esquecimento de atividades culturais em Resende e as consequências para a preservação de seus patrimônios - alternativas para o reavivamento de seus valores”, vem sendo produzida com o incentivo da Universidade Estácio de Sá - Resende. Propõe-se compreender as mudanças de dinâmicas ocorridas na Cidade de Resende, Rio de Janeiro, que possam ter ocasionado na geração de impactos para preservação dos bens edificados.

Especificamente teremos nesse artigo o enfoque na Estação Ferroviária de Resende – construída no final do século XIX e remodelada em 1937, localizada no bairro Campos Elíseos. Esta edificação remonta a uma época em que a emoção da chegada e as lágrimas da despedida corriam sobre trilhos, e não sobre o asfalto ou pelo ar. Após anos de desativação de seu uso original, essa edificação passou por inúmeras adaptações, até ser novamente desativada durante o ano de 1991. Entende-se que graças a sua presença essa região da cidade ainda remete a um passado romantizado, fazendo o local ser conhecido pelos resendenses e pelos visitantes como Praça do Trenzinho. Atualmente funciona na Estação a Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo.

A MEMÓRIA AFETIVA E A PRESERVAÇÃO DE BENS

Atualmente, em nossa sociedade, entendemos que a construção e a manutenção de memórias coletivas têm tamanha importância para que possamos vincular um elo entre as gerações passadas e atual com as futuras. De acordo com o historiador francês Jacques Le Goff (1984, p.46) é de grande significado relacionar as lembranças do passado com a tradição para a construção da identidade de um indivíduo ou de um grupo social.

Sobre memória afetiva, para Damásio (2004, p. 92) é “[...] um sentimento é uma percepção de um certo estado do corpo, acompanhado pela percepção de pensamentos com certos temas e pela percepção de um certo modo de pensar.” A atribuição de valor Atribuir a um bem significa que entendemos nossos processos culturais (SENA, 2008).

Através disso, é entendida a importância de se salvaguardar as edificações representativas através da educação patrimonial.

O IPHAN (2024) define educação patrimonial como:

> constitui-se de todos os processos educativos formais e não formais que têm como foco o patrimônio cultural, apropriado socialmente como recurso para a compreensão sócio-histórica das referências culturais em todas as suas manifestações, a fim de colaborar para seu reconhecimento, sua valorização e preservação. Considera-se, ainda, que os processos educativos devem primar pela construção coletiva e democrática do conhecimento, por meio da participação efetiva das comunidades detentoras e produtoras das referências culturais, onde convivem diversas noções de patrimônio cultural. (IPHAN, 2024)

Acreditamos que através de ações para recuperação da edificação e intervenções para instalações de novos usos impacta a população, juntamente com o fornecimento de seu histórico e elementos relevantes, para que seja comunicada a importância da edificação, gerando conscientização sobre o objeto arquitetônico em questão ser um bem público. Sob esses objetivos desenvolveremos nesse artigo o contexto histórico da Estação de Resende, assim como a análise de sua situação atual e de seus potenciais.

Histórico das ferrovias no Brasil

Durante o século XIX, houve um intenso investimento para o projeto da construção da ferrovia no Brasil, iniciado em 30 de abril de 1854, com a inauguração feita por D. Pedro II, do primeiro trecho de linha férrea que conectava de Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro (IPHAN, 2024).

Pensando em um dos prolongamentos das linhas, foi projetada a ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo, que viria a fazer parte da “Central do Brasil”, maegeando o rio Paraíba do Sul. Sendo essa uma localização estratégica e por suas características bioclimáticas, muitas cidade foram criadas ao redor dele, assim como plantações de café, tornando a região conhecida durante o século XX, como o Vale do Café, em que Resende foi uma das primeiras cidades a fazer parte desse conjunto.

Histórico ferroviário em Resende

A cidade de Resende inicia a sua formação ainda no século XVIII, devido ao trabalho dos bandeirantes em busca de ouro e pedras preciosas. Anteriormente, a região era ocupada pela tribo indígena dos Puris, mas, em 1801, o povoado de Nossa Senhora da Conceição do Campo Alegre da Paraíba Nova começa a se consolidar, conforme coloca o Jornal Portal da Cidade Resende (2023).

Resende se torna uma cidade de extensão territorial consideravelmente grande, fazendo divisa entre São Paulo, Minas Gerais e Angra dos Reis. Mas em meados do século XX, a Cidade foi sofrendo com desmantelação do território e criação de municípios (figura 1), seja por mudanças econômicas, como a chegada das indústrias a partir de 1910 ou a construção da Acadêmica Militar das Agulhas Negras em 1940.

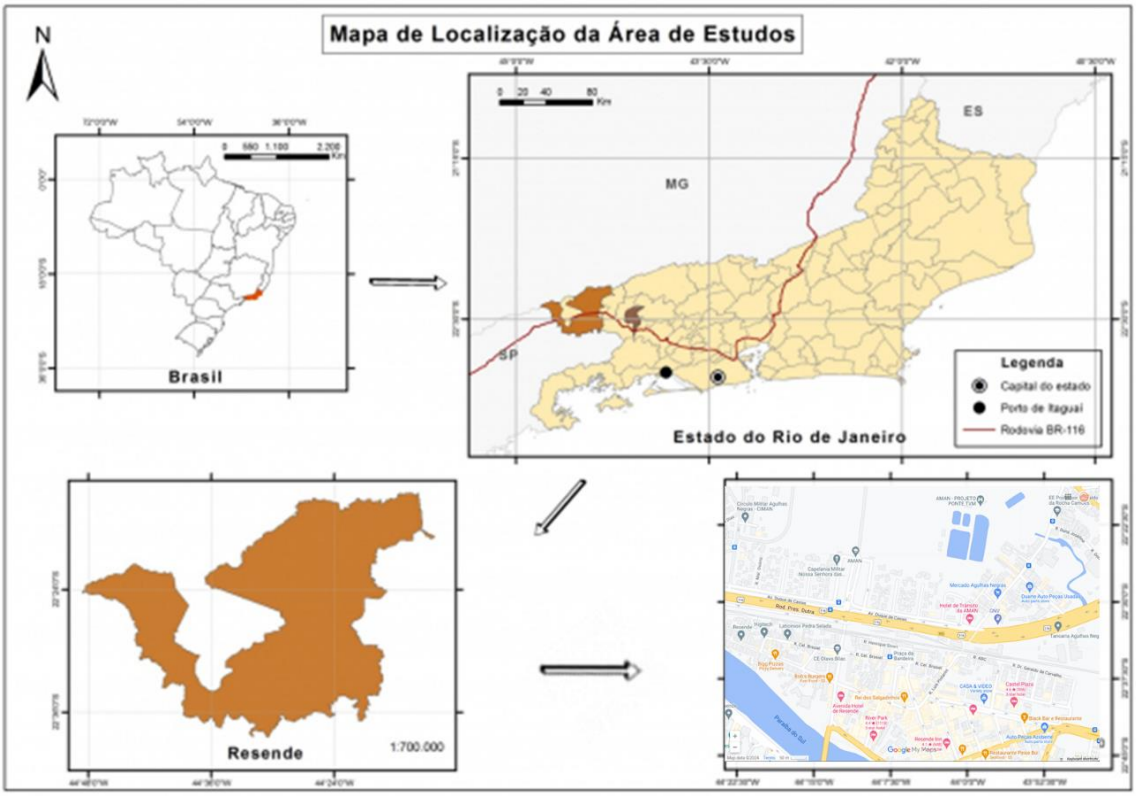


Figura 1. Mapa de localização do município de Resende. Fonte: DRUMOND & MELARA (2016), adaptado por autores.

Desde o final do século XVIII, Resende era um importante entreposto comercial e entroncamento de tropas vindas das Províncias de Minas Gerais e São Paulo com destino ao mercado do Rio de Janeiro, capital do país e localização do principal porto. Assim, a Estrada de Ferro D. Pedro II chega à Resende em 1872 e uma estação é construída (ROSA, 2013), figura 2 abaixo.

Figura 2. Foto de satélite da Estação Ferroviária de Resende. Fonte: Google Earth (2024).

A primeira estação construída em Resende, figura 3, em estilo romântico de chalé, teria vindo pré-montada da Europa. Construída em madeira Pinho de Riga, telhas francesas e adornos em ferro fundido, o edifício da estação era composto por dois pavimentos, sendo o primeiro o hall com bilheteria e embarque, e o segundo a casa do chefe de estação, conforme. O outro edifício, armazém de carga, possui pilares em alvenaria de tijolo maciço e fechamento em madeira. O armazém ainda se mantém original, apesar do estado precário.

Figura 3. Ramal de S.Paulo: Estação de Resende: kilômetro 190,598, 1881. Fonte: Maria (2024).

Abaixo demonstramos na figura 4, um mapa datado de 1898, que mostra a estação de Resende como parte da linha “Central do Brasil”, como conexão entre Rio de Janeiro e São Paulo.

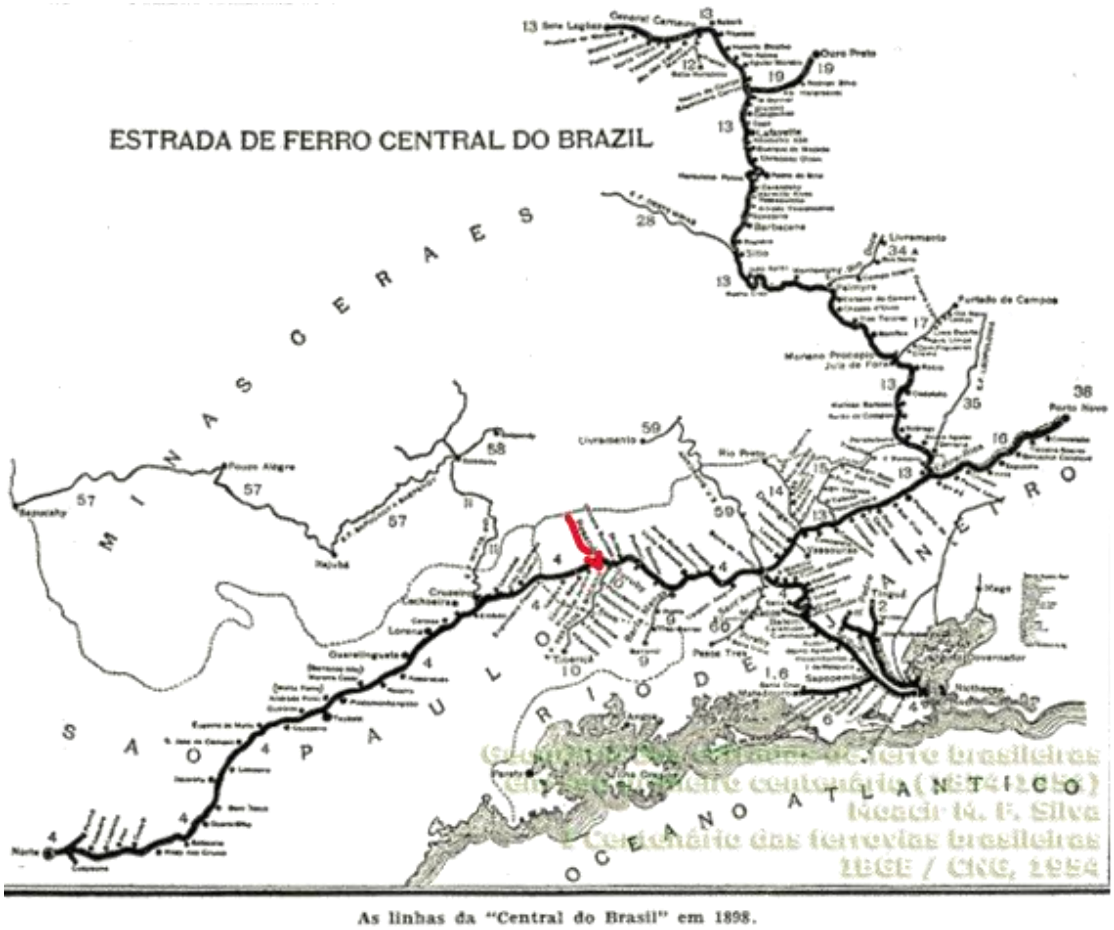


Figura 4. Linha da Central do Brasil e em destaque a localização da estação Resende, 1898.

Fonte: Centenário das ferrovias brasileiras. IBGE / CNG. 1954.

Um importante marco histórico referente à Estação de Resende foi a Revolução Constitucionalista, de 1932. No dia 12 de agosto do mesmo ano, aviões saídos do aeródromo de Lorena, SP, seguiram a linha férrea com o objetivo de bombardear o quartel general de Góes Monteiro, nas proximidades da estação de Resende. Porém, o edifício da estação foi atingido no lugar do QG (Fidélis, 2016).

Assim, uma nova foi erguida em se lugar. Segundo a tendência da época, o estilo adotado foi o Art Déco, com concreto armado, vãos em balanço, tijolo maciço,revestida em pó de pedra na tonalidade cinza. Inaugurada em 12 de setembro de 1937, conforme figura 5.

Figura 5. Estrada de ferro Central do Brasil, Estação de Resende. Fonte: (IBGE, 19--).

Com a reforma atual e com a pesquisa em registros fotográficos, notamos que dependências foram sendo ampliadas e adaptadas ao longo dos anos, mas suas características externas foram mantidas. Externamente, através de prospecções estratigráficas, identificamos que suas paredes foram pintadas nos tons bege, camurça e marrom. Acreditamos que essa mudança de cor tenha ocorrido por volta dos anos 1970 e início dos anos 1980, ficando como na figura 6.

Figura 6. Fachada da estação de Resende, Fonte: Giesbrecht (1998).

Ela foi desativada em 1991. Apesar de manter essa aparência por muitos anos, com a qual muitos a identificavam, em 2008 o governo municipal a repintou com cinza, laranja e amarelo, conforme a figura 7, mantendo-se assim até os dias de hoje. Apesar da pintura, seu uso foi restrito, distanciando a população.

Figura 7. Estação Ferroviária de Resende, 2012, Fonte: Corte (2012).

Desde 1998, o Conselho de Patrimônio de Resende promoveu seu tombamento, porém, sem salvaguarda, permitindo a instalação de diferentes subutilizações mediante a carência de espaços físicos da Prefeitura. Na figura 9 abaixo, temos uma planilha produzida a partir de um levantamento realizado no ano de 2010, apontando que a edificação se encontrava 80% conservada, tendo somente o armazém [externo a edificação], os depósitos, banheiros e o antigo almoxarifado ainda originais da edificação.

RJ	Resende	Terreno	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%,	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%,	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Armazém)	24/11/2010
RJ	Resende	Terreno	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80%	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Carpintaria e Ferraria)	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Depósito e Banheiros)	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Antigo Almoxarifado 317)	24/11/2010

Figura 8. Planilha de análise do estado de conservação da Estação Ferroviária de Resende. Fonte: (Lei nº 11.483/07 e Portaria IPHAN nº 407/2010

Em 2012, a edificação abrigava o setor administrativo da MRS Logística, a Junta Comercial e as oficinas de artesanato promovidas pela Prefeitura Municipal de Resende (PMR, 2012) e, posteriormente, fechada. Atualmente, em fase de reforma, a edificação será utilizada como sede da Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo (MEI).

Hoje, ainda há elementos originais em sua composição volumétrica e decorativa da fachada, como os planos em alto relevo que demarcam o estilo Art Déco. Porém, identificamos mudanças no telhado, em algumas esquadrias, recompartimentação dos

ambientes internos, construção de banheiros no segundo pavimento, mas sem alterar volumetria.

Para o reconhecimento de seu valor para a população local, Alois Riegl (2006), em 1903, diz que os monumentos são passíveis de receberem atribuições de diversos valores, como o histórico, artístico, de novidade, dentre outros. Através do reconhecimento de valores se possibilita desenvolver uma atuação mais respeitosa e consciente para sua preservação e que auxiliariam para a escolha de uma nova utilização mais adequada. No caso da estação ferroviária de Resende, são identificados os seguintes valores, de acordo com o pensamento de Riegl:

- o valor de rememoração não intencional - histórico - elemento que se torna um marco referente a algum evento histórico. Nesse caso, a Estação ter relação com um momento de impulsionamento econômico, com a otimização da venda do café e melhor distribuição aos portos, assim como, com a destruição da antiga edificação na década de 1930 e com a construção no novo prédio em período aproximado com a construção da AMAN.
- O valor de contemporaneidade - artístico relativo – identifica-se como uma arquitetura antiga e ao mesmo tempo atende a predileções estilísticas e artísticas atuais em sua concepção ao ser pintada com novas cores vibrantes.

Através desse trecho Riegl esclarece que qualquer intervenção para permitir o funcionamento da Estação irá contra a manutenção do valor de antiguidade, alterando os valores atribuídos ao estado em que se encontra atualmente, criando a possibilidade de traçar diretrizes de ações de projeto que conciliem o uso da Estação, sua preservação e o projeto do circuito turístico.

Ações atuais e potencial para um futuro promissor

Atualmente passando por uma reforma realizada pela Prefeitura Municipal de Resende, RJ, conta com construção de sanitários adaptados e de rampa de acesso à plataforma de embarque, e ao pavimento térreo, enovação dos sistemas elétrico, hidrossanitário e de comunicações, troca de telhados e calhas, integração e renovação dos ambientes, mas preservando e recuperando a fachada e o hall de entrada com o propósito de se recompor o mais aproximado possível do que existia originalmente.

Esta intervenção visa a preservação da edificação e adequação a usos atuais, uma vez que o governo municipal tem a intenção, à princípio, de instalar no 1° pavimento as secretarias municipais de Turismo e de Indústria e Comércio, e, serviços de atendimento ao público no térreo, como Sistema Nacional de Emprego (SINE), Microempreendedor Individual (MEI), Autarquia de proteção e Defesa do Consumidor (PROCON).

Apesar de todo o prédio ter sido cedido ao governo municipal, a ala esquerda possui dependências utilizadas pelo Conjunto Ferroviário RFFSA, com escritórios e equipamentos de controle da linha ferroviária.

Uma opção para o turismo seria o Trem da Serra da Mantiqueira, que é um trem operado pela regional Sul de Minas, da ABPF, na cidade de Passa Quatro - MG. Como sugestão de trajeto para essa linha de passageiros se ela fosse feita, poríamos ter Resende X Barra Mansa x Volta Redonda, podendo ser estendida por todo o vale do café e chegar até Valença, Vassouras e Piraí.

Essas opções estariam de acordo com as reflexões feitas pela professora e arquiteta Beatriz Kühl (1998), que coloca que a forma mais adequada para a preservação de um bem é garantir um uso contínuo por demandar manutenções frequentes e, consequentemente, ajudar em sua conservação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Perante a todo o histórico aqui contextualizado consideramos que o uso atual proposto como secretarias municipais de Turismo e de Indústria e Comércio ainda não se utiliza de todo o potencial existente, que sanaria lacunas de demandas não atendidas na região de Resende. Compreende-se também que esse é só mais um de tantos outros casos parecidos que se replicam por todo o Brasil, de patrimônios ferroviários mal utilizados e mantidos de forma precária, por falta de conhecimento e investimentos que explorariam toda a versatilidade que o patrimônio industrial detém.

É importante não congelar no passado objetos arquitetônicos como esses, os limitando a ter relações vivas com algo que se perdeu, somente como um memorial. O valor histórico demanda de renovação e atribuições de novos significados para se justificar de acordo com o surgimento de novas gerações. Pois, se esse não faz sentido para uma nova população que não o entende por não o ter vivenciado, consequentemente, não haverá identificação para justificar um cuidado de manutenibilidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DAMÁSIO, A. **Em busca de Espinosa: prazer e dor na ciência dos sentimentos**. São Paulo: Companhia das Letras,2009. 358 p. (PDF) Em Busca de Espinosa - Antonio Damasio | Karina Henkin Amiel - Academia.edu

DRUMOND, R. & MELARA, E. / Fonte: Base cartográfica do IBGE (2010). Extraída de: Melara (2016, p. 25). Adaptado por autores.

FIDÈLIS, J. L**ivro Resende Em Armas 1842 -1932** – Ed. Gráfica Drumond, 2016.

GOOGLE, Earth. 2025. **Estação Ferroviária de Resende.**

IBGE, Instituto brasileiro de Geografia e Estatística. Catálogo ID: 49302. Disponível em: IBGE | Biblioteca | Detalhes | Estação [Ferroviária] Central do Brasil : Resende , RJ

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Educação Patrimonial**. Disponível em: Página - IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **História das Ferrovias no Brasil**. Disponível em: Página - IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

JORNAL PORTAL DA CIDADE DE RESENDE. “História de Resende-RJ. 222 anos”. Disponívell em: < https://resende.portaldacidade.com/historia-de-resende-rj> Acesso em: 30 de maio 2024

GIESBRECHT, R. M. **Fachada da estação de Resende**, 1998.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial. FAPESP. SEC. Da Cultura, 1998.

LE GOFF, J. “**Memória**” in Enciclopédia Einaudi, Memória - História (trad.) Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1984, vol.1, p.46.

MARIA, T.C. **Estrada de Ferro D. Pedro 2.: Ramal de S.Paulo: Estação de Resende: kilômetro 190,598**. Biblioteca digital Luso-Brasileira. Disponível em: [Estrada de Ferro D. Pedro 2.] : Ramal de S.Paulo: Estação de Resende: kilometro 190,598 (bn.gov.br)

PMR, Prefeitura Municipal de Resende. **Estações Ferroviárias de Resende são vistoriadas pelo Iphan**, 2012. Disponível em: Estações Ferroviárias de Resende são vistoriadas pelo Iphan - Prefeitura de Resende

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese.** Tradução Eliane Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia: Edição UCG, 2006.

ROSA, C.; Soares, J.C.F. **130 ANOS DA ESTRADA DE FERRO RESENDE À AREIAS (ESTRADA DE FERRO RESENDE À BOCAINA),** 2013. Fórum de Debates da Associação da Estrada de Ferro do Rio. Disponível em: Breve Histórico da Estrada de Ferro Resende - Areias - Fórum de debates da Associação Ferroviária Trilhos do Rio

SENA, T.C. **A ATRIBUIÇÃO DE VALOR NAS PRÁTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO**. In: IV

Travessia: A Praça Iguatemi Martins em Santos, SP, e a potência dos desvios

Vanessa Pires Ribeiro <pires.ribeiro@unesp.br>

Helio Hirao <helio.hirao@unesp.br>

INTRODUÇÃO

O estudo proposto foi realizado para o Trabalho Final de Graduação I da Universidade Estadual Paulista - FCT , em Arquitetura e Urbanismo. O olhar para uma cidade do litoral se associa, de imediato, a ambiência de orla e sua atividade turística, aborda-se com a perspectiva do **lucro e entretenimento**, mas não se adentra a cidade para além da **superficialidade** que esse olhar possui. Este projeto propõe, nesse sentido, uma imersão nas camadas não vistas que irão compor o tecido social e histórico da **Praça Iguatemi Martins**, localizada no centro histórico de Santos, indo, assim, além da orla. A pesquisa mapeia as invisibilidades da área com as pessoas que a vivenciam, questionando quem está presente? Como o espaço se configurou? Quais são suas memórias? Justifica-se pela necessidade de reconhecer os territórios a partir da perspectiva dos indivíduos que os vivenciam, em vez de um olhar mercantil voltado ao turismo. Foram levantados dados históricos, além de utilizar metodologias de deriva (DEBORD, 1958) e cartografia (KASTRUP; ESCÓSSIA; PASSOS, 2009) para apreensão e cognição do espaço com suas múltiplas camadas.

METODOLOGIA

A metodologia adotada para apreender a realidade da Praça Iguatemi Martins enfatiza a ruptura com a concepção científica moderna de separação entre sujeito e objeto, a partir do método cartográfico (KASTRUP; ESCÓSSIA; PASSOS, 2009).

Utiliza-se, para isso, o caminhar à deriva (DEBORD, 1958), como prática ética, artística e estética para explorar o espaço urbano. Esta abordagem permite uma imersão ativa e consciente no ambiente, abrindo-se para possibilidades e acontecimentos além da funcionalidade. A prática do caminhar como método cartográfico busca acompanhar processos e não simplesmente representar objetos, permitindo que os pesquisadores afetem e sejam afetados pelo espaço e suas dinâmicas, destacando a inseparabilidade entre análise e intervenção (KASTRUP; ESCÓSSIA; PASSOS, 2009).

A errância é entendida como rizomática, isto é ‘’não começa, nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo’’ (DELEUZE, GUATTARI, 2011). Essa metodologia combina elementos subjetivos e objetivos oferecendo uma perspectiva mais dinâmica e abrangente da Praça Iguatemi Martins e suas transformações contínuas.

RESULTADOS

Entre passado e presente

Para compreender a formação da Praça Iguatemi Martins (Figura 1), localizada no Bairro Vila Nova, em Santos, é essencial entender o contexto histórico da cidade. Situada no litoral do Estado de São Paulo, começou seu desenvolvimento na região do Valongo e intensificou seu crescimento devido à importância do porto (LANNA, 1996). Até o início do século XX, mantinha características coloniais, mas passava por uma rápida transformação urbana e populacional. Com o crescimento dos negócios, especialmente o comércio cafeeiro, novas áreas como Paquetá e Vila Nova (Figura 2) foram ocupadas pela elite econômica e política em busca de maior desenvolvimento (LANNA, 1996).

Figura 1.Localização da Praça Iguatemi Martins, Santos - SP. Fonte: Autora (2024).

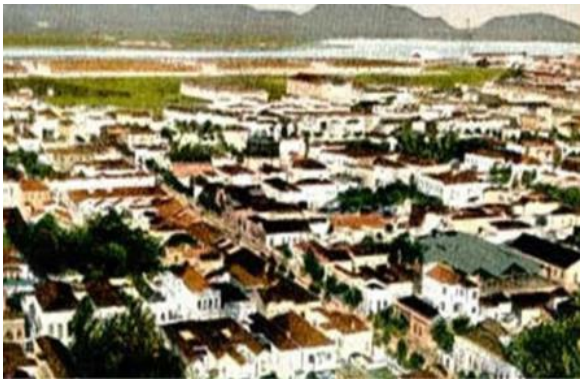


Figura 2.Vista do bairro Vila Nova por volta de 1920. Fonte: Viva Santos (s.d).

A Praça está próxima ao porto e à ferrovia, além de ser o local do primeiro rio canalizado de Santos, formando o Canal 1 do projeto de Saturnino de Britto. O Porto, a partir de 1830, tornou-se estratégico para a economia, inicialmente com o açúcar e depois com o café. A construção da ferrovia São Paulo Railway em 1886, conectando o interior do estado ao porto, foi crucial para o comércio e para a atração de mão de obra. Essa infraestrutura impulsionou o desenvolvimento urbano e moldou os modos de habitar da população. No entanto, epidemias começaram a se alastrar, exigindo a implementação de projetos sanitários e urbanísticos. Saturnino de Brito criou um sistema de coleta de esgoto e construção de canais nas largas avenidas. Após essas reformas, as áreas de alta renda mudaram para as proximidades das praias, enquanto o centro, especialmente Vila Nova, passou a abrigar atividades comerciais e serviços, criando uma dualidade entre o centro histórico e o novo centro (LANNA, 1996).

A Praça Iguatemi Martins, inicialmente conhecida como Praça do Mercado, foi palco de diversas atividades econômicas e sociais, destacando-se pelo Mercado de Paquetá e pelas catraias (Figura 3 e 4). Segundo Lanna (1996, p.67), "Só em 1902 foi construído o mercado na Praça Iguatemi Martins em terrenos lodacentos próximos aos armazéns da Companhia Docas, junto à foz dos rios dos Soldados".

Figura 3. Registro do Mercado Municipal em 1903. Fonte: Jornal Novo Milênio (s.d).

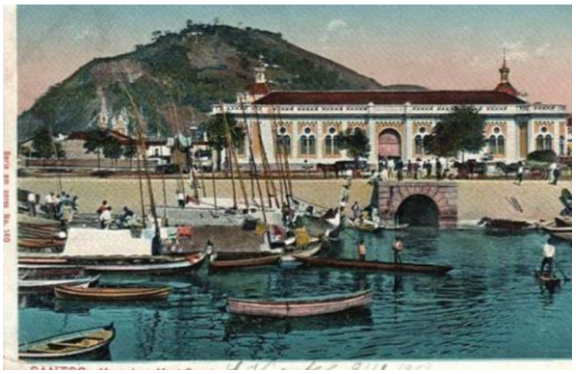


Figura 4. Cartão Postal enviado à Inglaterra em 1919: Praça do Mercado. Fonte: Jornal Novo Milênio (s.d).

Já as catraias (Figura 5), pequenas embarcações manejadas por uma pessoa só, inicialmente transportavam mercadorias e, posteriormente, pessoas. Segundo Lanna (1996, p.67), "Em 1906, quando a poderosa Companhia das Docas construiu um canal em meio ao aterro que executava na Vila Nova, as canoas tiveram acesso ao mercado, concluindo o complexo abastecedor de Santos com docas para canoas e grande mercado [...]". Com o deslocamento da elite para as praias, o bairro enfrentou desafios de manutenção e saneamento, sendo estigmatizado e associado a áreas degradadas.

Figura 5. Transporte agrícola pelas catraias. Fonte: Jornal Novo Milênio (s.d)

Camadas contemporâneas

A região da Praça Iguatemi Martins, atualmente, está incluída no quinto zoneamento de Santos, conforme o Plano Diretor de 2022 (Lei nº 1.187/ 2022) sendo designada como NIDE 3 - Mercado - Distrito Criativo (Figura 6). Este zoneamento visa potencializar atividades turísticas e desenvolver a economia criativa na região central da cidade, redefinindo o foco para o turismo. O Programa de Revitalização e Desenvolvimento Urbano da Macrozona Centro, conhecido como "Alegra Centro" (Lei nº 1.187/ 2022), é a principal iniciativa para revitalizar essa área. O programa busca recuperar o patrimônio cultural e ambiental, promover o adensamento sustentável e a renovação urbana, melhorar a rede

de serviços públicos e consolidar a região como um polo de desenvolvimento educacional e econômico.

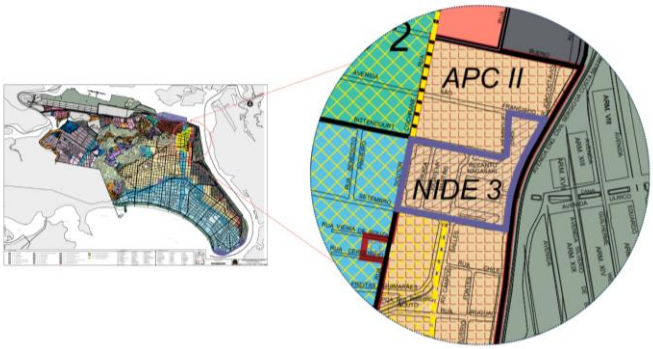


Figura 06. Detalhe da Planta de Saneamento. Fonte: Autoral, com base no Acervo APESP, 2024.

Entretanto, a transformação da área em um polo turístico e de economia criativa levanta preocupações sobre gentrificação. Este processo, que envolve a renovação de propriedades e aumento dos preços de aluguel, pode resultar no deslocamento de moradores de baixa renda para outras áreas, reduzindo a diversidade local. O planejamento urbano de Santos não questiona se a revitalização beneficiará igualmente todos os residentes ou se promoverá a elitização e a exclusão social. A política urbana deveria enfrentar as questões socioeconômicas com eficiência, em vez de apenas maquiar problemas (ALCÂNTARA, 2018). Portanto, a transformação desejada para a Praça Iguatemi Martins e seu entorno deve ser analisada criticamente, questionando-se quem realmente será beneficiado pelas mudanças propostas.

A sutileza da travessia não convencional

Na sociedade contemporânea, a cultura do automóvel é predominante, simbolizando prestígio social, individualidade e independência. Apesar dos benefícios em termos de agilidade e rapidez, o automóvel pode ser um entrave, privatizando implicitamente o espaço público e reduzindo a interação social nas ruas, resultando em uma sociedade mais isolada e individualizada. As cidades passam por um processo de espetacularização (JACQUES, 2005) com uma redução na participação popular e na experiência urbana cotidiana. O automóvel, nesse contexto, é visto como um símbolo de reconhecimento social, promovendo uma subjetivação capitalística que padroniza os processos de singularização (GUATTARI; ROLNIK, 1996). Essa dinâmica favorece a criação de imagens de referência que influenciam pensamentos e sentimentos humanos, controlando condutas sob a premissa de uma ordem mundial inquestionável. Contudo, é essencial reconhecer esses processos não como fatalismo, mas como pontos de ruptura e resistência política.

Um exemplo de resistência a essa lógica individualizada é o uso da Catraia, um meio de transporte secular entre Santos e Guarujá. Transportando cerca de 17 pessoas por percurso a um custo acessível (dois e cinquenta reais), a Catraia representa uma alternativa ao automóvel. A experiência de travessia, evidência contraste com grandes navios de carga, sublinha a resiliência e adaptabilidade. Essa travessia (Figura 7) multissensorial proporciona uma conexão íntima com o espaço urbano, desafiando o processo de espetacularização da cidade e promovendo um sentido mais profundo de identidade e pertencimento.

Figura 7. Cartografia da travessia com a catraia. Fonte: Autora (2024).

O corpo que transita

A partir da prática de deriva (DEBORD, 1958) apreender a catraia é entendê-la em seu movimento. Nas expressões cartográficas, busca-se destacar este corpo que transita na parte do embarque e desembarque da catraia. A relação desse corpo com o restante da praça a priori poderia ser vista como quase nula, porém, quando se adentra o espaço, percebe-se que existem nuances. Nesse contexto, é importante discutir sobre o cotidiano que se apresenta. Seria somente um ir e vir retilíneo desse corpo para a catraia?

Entende-se que este cotidiano abriga potência; reconhecer as brechas construídas por corpo que transita é fundamental, apreendendo-o não como forma acabada de modo de viver, mas como uma alternativa que pode surgir. Compreender a potência do cotidiano se faz necessário para, assim, observar quais microesferas ocorrem nas relações deste corpo em trânsito. De Certeau (1998) propõe pensar as práticas cotidianas como táticas, destacando as habilidades que os indivíduos possuem em lidar com as estruturas impostas pelos dominantes.

Nas cartografias (Figura 8 e 9), expressam-se as nuances e singularidades desses movimentos. Cada indivíduo que embarca e desembarca na catraia traz consigo suas histórias e seu modo de interagir com o espaço e com o que o cerca. Essas interações, muitas vezes sutis, revelam as brechas dessas estruturas dominantes que evidenciam como cada um encontra maneiras de adaptar-se e resistir às imposições cotidianas permitindo, assim, uma compreensão mais profunda das dinâmicas sociais e espaciais, reforçando que cada indivíduo que transita por esse espaço não apenas segue uma rotina previsível; essas pessoas criam e recriam modos de vida.

Figura 8. Cartografia dos percursos. Fonte: Autora (2024).

Figura 9. Cartografia dos gestos. Fonte: Autora (2024).

O corpo que permanece

Outra camada que se apresenta na Praça vai além do corpo que transita e utiliza a catraia como modal de transporte, envolvendo o corpo que permanece. Este corpo habita tanto o local como seus arredores de modo contínuo. Este habitar não pode ser visto apenas como ocupar um espaço físico delimitado, mas como um meio fundamental pelo qual alguém se relaciona com o mundo. Esse corpo que permanece pôde ser visto nas derivas de dois modos: o não legitimado em situação de rua e o não legitimado na morada invisível.

O corpo não legitimado em situação de rua (Figura 10 e 11) é estigmatizado e marginalizado, tratado com indiferença e desprezo pela população em geral. Em conversas na praça, frases como "O problema dessa praça é a sujeira que esses 'noias' trazem" ilustram a desumanização extrema. Esse processo de aversão e medo pode ser descrito como aporofobia, definida por Adele Cortina (BBC, 2020) como a aversão ao pobre pelo fato de ser pobre. Identificar esse conceito é crucial para visibilizar essa patologia social e discutir suas origens e implicações. No contexto da Praça Iguatemi Martins, a aporofobia é escancarada na forma como a revitalização urbana prioriza os interesses econômicos e turísticos, em detrimento das necessidades desses corpos em estado de vulnerabilidade social.

Já o corpo não legitimado na morada invisível está presente nos cortiços (Figura 12), nos casarões de Vila Nova. Apesar da deterioração das edificações, os cortiços são espaços de resistência, vida comunitária e afeto. O olhar externo, que frequentemente associa esses espaços à criminalidade e desordem, ignora as circunstâncias que levaram essas pessoas a viver ali. As narrativas dos moradores, no curta-metragem Raízes do Mercado do Instituto Querô revelam um cuidado com o local e uma construção de lar com as condições que possuem. A remoção forçada ou a gentrificação deslocaria não apenas fisicamente, mas também suas redes de identidade.

Os relatos realizados em campo e observados no curta-metragem reforçam a discussão de que as ruas não estão vazias, mas repletas de corpos, vidas e histórias que não são legitimadas pelo poder público e pela sociedade em geral.

Figura 10. Cartografia metonímica. Fonte: Autoral (2024).

Figura 11. Cartografia da invisibilidade. Fonte: Autora (2024).

Figura 12. Cartografia do contraste. Fonte:Autora, com base nos curta- metragem do Instituto Querô.

CONCLUSÃO

Durante a pesquisa, buscou-se mapear as diversas camadas que compõem a complexa tessitura da Praça Iguatemi Martins, sobrepondo passado, presente e os corpos que atualmente habitam o espaço. Essas camadas revelam questões que instigam a reflexão

sobre uma possível intervenção que promova uma mudança de paradigma no olhar sobre o local. Essa mudança começa pelo reconhecimento de que o que existe hoje é uma negação aos corpos que habitam o espaço e ao direito à cidade, conceito discutido por Henri Lefebvre em 1968. Para o autor, o direito à cidade é um direito humano fundamental, permitindo que todos possam transformá-la em um espaço que reflita a diversidade e a complexidade do urbano, sendo continuamente criado e recriado.

Esse direito inclui não apenas o acesso à infraestrutura e serviços urbanos, mas também a participação democrática nas decisões sobre a cidade, a apropriação dos espaços para usos comunitários e a transformação das cidades em ambientes que refletem as necessidades dos habitantes (POLIS, 2020). No Brasil, o conceito foi incorporado durante a redemocratização nos anos 1980 e influenciou políticas públicas como o Estatuto da Cidade de 2001. Embora sancionado por lei, na prática, o direito à cidade não é garantido a todos. Isso ficou evidente nos processos de deriva e cartografia realizados na Praça Iguatemi Martins e seu entorno, onde os corpos "invisíveis" mostram seus desvios e resistências.

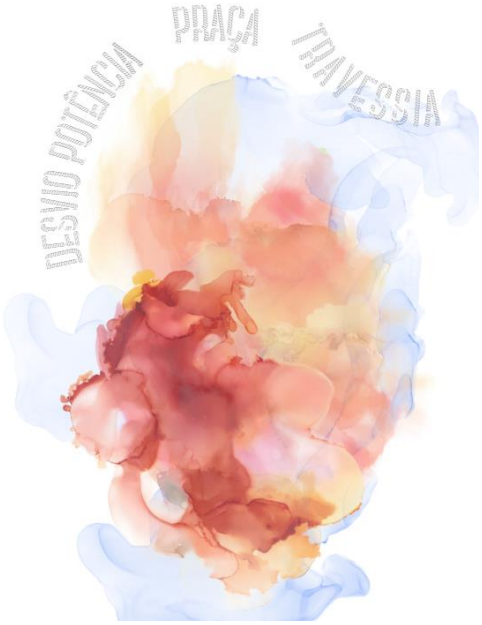


Figura 13: Cartografia da potência do desvio. Fonte: Autoral (2024).

A Praça Iguatemi Martins pode ser entendida como uma intersecção dessas camadas abordadas ao longo do trabalho. Reconhecê-la como tal é reconhecer sua potência (Figura 13), que pode ativar as singularidades expressas por essa pesquisa, a partir do olhar de quem já está presente no local, e não do olhar do turista. Essa mudança de reconhecimento é fundamental para promover o direito à cidade valorizando a participação dos corpos que já habitam o espaço.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCÂNTARA, Maurício Fernandes de. **“Gentrificação”. In: Enciclopédia de Antropologia**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia, 2018. Disponível em: http://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao ISSN: 2676-038X (online)

DE, A.; LIMA, C. **MERCADO MUNICIPAL DE SANTOS E SEU ENTORNO: PRESERVAR PARA QUEM?**, 2012. Disponível em: <https://sites.unisanta.br/revistaceciliana/edicao_especial_museus/TEXTO7a.pdf>.

DEBORD, G. **‘’A Teoria da Deriva’’. v. No.2, n**. In Revista Internacional Situacionista, dez. 1958.

DE CERTEAU, M. **A Invenção Do Cotidiano**. [S.l.], Editora Vozes, 1998.

DELEUZE, G., GUATTARI, F. Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia 2, vol. 1. 2. ed. São Paulo, Ed. 34, 2011.

DE, A.; LIMA, C. **MERCADO MUNICIPAL DE SANTOS E SEU ENTORNO: PRESERVAR PARA QUEM?**, 2012. Disponível em: <https://sites.unisanta.br/revistaceciliana/edicao_especial_museus/TEXTO7a.pdf>.

Estatuto da cidade: lei federal nº 10.257. 10 de Julho de 2001.

GUATTARI, F., ROLNIK, S. **Micropolítica Cartografias do Desejo**. [S.l.], Petrópolis, 1996.

JACQUES, P. Berenstein. **"Errâncias Urbanas - a arte de andar pelas cidades."**, ARQTEXTO, v. n.7, p. 16–25, semestre de 2005.

QUERÔ. **Raízes do Mercado**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=qwK_HDkiGpQ>.

LANNA, A. L. D. **Uma Cidade na Transição Santos: 1870-1913**. [S.l.], Hucitech, 1996.

‘’Não rejeitamos estrangeiros se forem turistas, cantores ou atletas famosos, rejeitamos se forem pobres”. BBC News Brasil, 2020.Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-54778993>.

O que é Direito à Cidade? - Instituto Pólis. Disponível em: <https://polis.org.br/direito-a-cidade/o-que-e-direito-a-cidade/>.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da.(orgs.).**Pistas do método da cartografia: Pesquisa – intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

PREFEITO MUNICIPAL. Lei No 1.187. **"Zoneamento Uso e Ocupação do Solo - Santos SP"**. 30 dez. 2022.

Entrelaçamento rural e urbano: O habitar no patrimônio ferroviário de Birigui

Evelyn Caroline da Silva Camara <evelyn.camara@unesp.br>

INTRODUÇÃO

Ao identificar o patrimônio ferroviário de Birigui-SP através do ato de caminhar e cartografar, reconhece-se o cotidiano contemporâneo da cidade, revelando a integração entre a paisagem industrial ferroviária e os corpos heterogêneos que transbordam afetividades no local determinando as singularidades da esplanada ferroviária. Para que a apreensão fosse possível, o estudo se contextualiza a partir das modificações nos cenários econômico, social e cultural que ocasionaram a diminuição da importância do transporte ferroviário, e, consequentemente, no seu processo de sucateamento por todo o país.

Junto com o discurso de modernização urbana, o auge das mudanças ocorridas na cidade de Birigui se deu durante o ano de 1969, marcado pela demolição da antiga estação ferroviária e a remoção do leito férreo da zona central do município. Após a demolição, a chamada “Nova Estação Ferroviária” foi implantada com a realocação do leito férreo a uma distância de aproximadamente seis quilômetros do centro urbano, localizada em uma zona marginalizada durante a década de 1970, sendo composta pelos edifícios da estação, galpão ferroviário e vila ferroviária, além da pista de caminhada construída posteriormente (Figura 1 e 2).

Figura 1. Mapa da localização da antiga e atual esplanade ferroviária. Fonte: Prefeitura Municipal de Birigui. Modificado pela autora (2023).

Figura 2. Recorte espacial da atual esplanada ferroviária de Birigui-SP. Fonte: Autora (2023).

Ao reconhecer que as intervenções realizadas no conjunto arquitetônico ferroviário se convertem em fragmentos de memória, afetos e percepções subjetivas, observa-se que este fenômeno interliga o patrimônio construído aos habitantes que atravessam e habitam seu espaço.

O patrimônio ferroviário é reconhecido a partir das apreensões sob as interações entre os corpos heterogêneos e o conjunto ferroviário se interligando a partir das ressignificações atribuídas aos edifícios e espaço patrimonial. Baseado nisso, deve-se frisar que há um importante entrelaçamento entre os modos de habitar rural e urbano na esplanada ferroviária (Figura 3).

Figura 3. Montagem fotográfica das práticas rurais e urbanas do Patrimônio Ferroviário de Birigui-SP. Fonte: Autora (2023)

Ao adentrar a esplanada ferroviária, identifica-se que há composição de cultivos de animais, cultivos de vegetação e presença de artes visuais, para além dos edifícios do conjunto patrimonial. Os aspectos subjetivos que remontam o habitar rural e urbano apontam para as relações presentes no patrimônio ferroviário e como estas relações desconstroem e reconstroem a simbologia da ferrovia dentro de um contexto contemporâneo.

Segundo a apreensão espacial, relata-se conexões que se fazem presentes por meio da construção do dia a dia dos sujeitos que habitam o patrimônio, revelando que, através das brechas e desvios encontra-se a possibilidade de efetuar suas respectivas práticas rurais

e urbanas. Consequentemente, por meio dessas práticas, há apropriação do lugar como refúgio, abrigo e “quintal de casa”, sendo uma extensão dos hábitos e costumes dos habitantes refletidos nas práticas contemporâneas expressadas no espaço através do afeto e pertencimento ao lugar.

Os desvios e as brechas na patrimônio ferroviário

A área da esplanada ferroviária engloba diferentes atividades dos habitantes locais, no qual, reconhece-se a potencialidade das práticas que enfatizam as singularidades rurais e urbanas no espaço, tornando-se claro o entrelaçamento de multiplicidades que reforçam a ressignificação do patrimônio e sua permanência na cidade contemporânea.

Logo, a esplanada ferroviária recebe intervenções de determinados grupos que grafitam e picham os edifícios patrimoniais expressando suas ideologias, bem como intervenções relativas a cultivos animais e vegetais em toda sua extensão territorial. Todos estes vestígios de utilização da área patrimonial apresentam-se como expressões manifestadas pelas brechas e desvios da funcionalidade, de modo que tais dinâmicas são reconhecidas como parte dos processos de desterritorialização [26](DELEUZE; GUATTARI, 1995). Não obstante, as figuras 4 e 5 expressam a simbologia das práticas interligadas às brechas e aos desvios proporcionados pela investigação dos percursos existentes na esplanada ferroviária, reconstituindo as subjetividades a partir das práticas rurais e urbanas mencionadas.

Figura 4. Ilustração relativa as brechas e desvios do percurso da esplanada ferroviária. Fonte: Autora (2023)

Figura 5. Ilustração dos processos de desterritorialização do patrimônio ferroviário. Fonte: Autora (2023)

À medida em que os indivíduos atravessam a ambiência, constata-se que ambos se alteram durante o processo. Careri (2013, p.32) salienta que ao atravessar uma determinada territorialidade, deve-se se atentar a utilizar as percepções sonora, visual e

[26] O conceito aborda os processos simultâneos de movimentos que compõem o território, o materializando e modificando de acordo com a intersecção entre as temporalidades que englobam aspectos políticos, econômicos, sociais e fenomenológicos.

tátil para conseguir apreender a ambiência como um todo, e, a partir disso, a figura 6 e 7 ressalta a identificação da paisagem com seus aspectos rurais e urbanos, bem como a sua relação com aqueles que a habitam, frisando as percepções visuais, sonoras e táteis:

Figura 6. Ilustração relativa as percepções visuais, sonoras e táteis. Fonte: Autora (2023)

Figura 7. Ilustração dos processos de apreensão do patrimônio ferroviário. Fonte: Autora (2023)

A identidade da esplanada ferroviária de Birigui é composta pela ação dos moradores locais: "(...) É o enigma (freqüentemente comentado) de Cézanne: 'o homem ausente, mas inteiro na paisagem'. Os personagens não podem existir, e o autor só pode criá-los porque eles não percebem, mas entraram na paisagem e fazem eles mesmos parte do composto de sensações. " (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p.218 e 219). Ou seja, os agenciamentos entre corpos e conjunto arquitetônico ferroviário só provam sua existência através da "invisibilidade" das ações cotidianas daqueles que a habitam, seus aspectos rurais e urbanos são constituídos a partir da brecha da funcionalidade no patrimônio ferroviário.

Logo, essas brechas desdobram-se em uma dimensão que engloba o patrimônio a partir das dinâmicas sociais, se tornando um lugar com microterritórios (NETO, 2013) que se convergem em diferentes camadas que são identificadas por suas singularidades, como ponto de fuga da cidade funcional e produtiva.

2. OBJETIVOS

Com o objetivo de reconhecer e apreender os processos que constituem a formação das dinâmicas contemporâneas que compõem a esplanada ferroviária de Birigui-SP, foram realizados mapeamentos, ilustrações e trabalhos em campo para cartografar o dia a dia dos habitantes do patrimônio.

A partir dos procedimentos teórico-metodológicos adotados, identifica-se que a esplanada ferroviária se compõe de microterritorialidades, dos quais, pequenos acontecimentos relatam as singularidades do território em conjunto com os indivíduos que o habitam. Através dos modos de habitar rural e urbano, o processo de modificações simbólicas e físicas do patrimônio ferroviário se mantém flexível, se desterritorializando e se reterritorializando.

Logo, com a finalidade de reconhecer as microterritorialidades na esplanada ferroviária, deve-se frisar que estas são constituídas de singelas apropriações em um recorte do espaço urbano, compostos por grupos sociais diversos caracterizados como minorias fragilizadas e vulneráveis que habitam esses espaços em que as diretrizes e as funcionalidades urbanas são desviadas da rigidez, assim, produzindo espacialidades informais com âmbitos de outras convivências. (NETO, 2013, p.9).

> O tema das Microterritorialidades nas Cidades nos conduz, portanto, à consideração da espacialidade dos diversos grupos sociais e suas coexistências negociadas no espaço urbano (...) não estamos interessados em todas as práticas espaciais cotidianas dos sujeitos, mas, predominantemente, naquelas que fundam – alteram, ressignificam, anulam, recriam – territórios. (NETO, 2013, p.12)

MÉTODOS

Segundo a metodologia da deriva[27] (CARERI, 2013; DEBORD, 1958; GUATTARI; ROLNIK, 1996; JACQUES, 2003), o processo de perder-se é relevante para reconhecer os territórios que compõem o patrimônio ferroviário. Ao identificar as potencialidades da esplanada ferroviária, esta é apreendida como um ponto de encontro, de cultivos e expressões artísticas, de modo com que haja conexão com os processos de desterritorialização que compõem o entrelaçamento da apropriação do espaço.

> O conceito de deriva está ligado indissoluvelmente ao reconhecimento de efeitos da natureza psicogeográfica, e à afirmação de um comportamento lúdico construtivo, o que se opõe em todos os aspectos às noções clássicas de viagem e passeio. (DEBORD, 1958, n.p.)

Para que as apreensões mencionadas fossem efetuadas, foram feitas derivas (CARERI, 2013; DEBORD, 1958; GUATTARI; ROLNIK, 1996; JACQUES, 2003) com o objetivo de adentrar e mapear os desvios e brechas contidas na esplanada ferroviária de Birigui. Logo, as experimentações espaciais foram realizadas por meio do ato de caminhar, em que durante o percurso, o reconhecimento dos afetos e das dinâmicas presentes na esplanada ferroviária se tornaram possíveis durante a ação de deslocar-se.

> (...) o caminhar transformou-se numa fórmula simbólica que tem permitido que o homem habite o mundo. Modificando os significados do espaço atravessado, o percurso foi a primeira ação estética que penetrou os territórios do caos, construindo aí uma nova ordem sobre a qual se tem desenvolvido a arquitetura dos objetos situados (CARERI, 2013, p.28)

A partir das derivas foram construídas cartografias (DEBORD, 1958; GUATTARI; ROLNIK, 1996; KASTRUP; ESCÓSSIA; PASSOS, 2009) para mapear as potencialidades da esplanada ferroviária. Assim, durante os processos de desconstruir e reconstruir as visualidades do patrimônio entendendo-os como peças de uma expressão que se sobrepõem e se entrelaçam segundo os movimentos dos aspectos dinâmicos existentes na esplanada ferroviária.

[27] O conceito aborda uma técnica de andar sem um rumo estabelecido, no qual, deve-se apresentar um comportamento experimental que esteja associado às condições da sociedade urbana, ou seja, o ato de caminhar deve ser feito rapidamente e passado por diferentes ambiências.

> A cartografia requer que a escuta e o olhar se ampliem, sigam para além do puro conteúdo da experiência vivida, do vivido da experiência relatado na entrevista, e inclua seu aspecto genético, a dimensão processual da experiência, apreendida em suas variações. (KASTRUP et. Al., 2017, p.95).

RESULTADOS

Os aspectos que interligam os desvios e as brechas encontradas no patrimônio industrial ferroviário se constituem pelas práticas da memória, do habitar, do cultivar, do grafitar e do pichar, compondo a ação de vivência na esplanada ferroviária, no qual, há um entrelaçamento de dinâmicas que coexistem formando diferentes camadas que se sobrepõem em um único espaço.

Durante o processo de realizar as cartografias (DEBORD, 1958; GUATTARI; ROLNIK, 1996; KASTRUP; ESCÓSSIA; PASSOS, 2009), houve a representação dos entrelaçamentos sobrepostos simbolizando os territórios e microterritórios reconhecidos, em que ambos foram expressados por meio de cores vibrantes indicando as características visuais, táteis e sonoras. A partir disso, os transbordamentos de afetos que compõem as dinâmicas contemporâneas são interligados a ação das pessoas que desterritorializam a esplanada ferroviária, se apropriando do espaço existente. (Figura 8)

> Os territórios existenciais se diversificam, se heterogenizam. O acontecimento não é mais delimitado pelo mito, mas se torna foco de relance processual. O choque do movimento da arte com os papéis estabelecidos (...) sua propensão a renovar suas matérias de expressão e a textura ontológica dos perceptos e dos afetos que ele promove, operam se não uma contaminação direta dos outros campos, no mínimo o realce e a reavaliação das dimensões criativas que os atravessam a todos. (GUATTARI, 1992, p. 135)

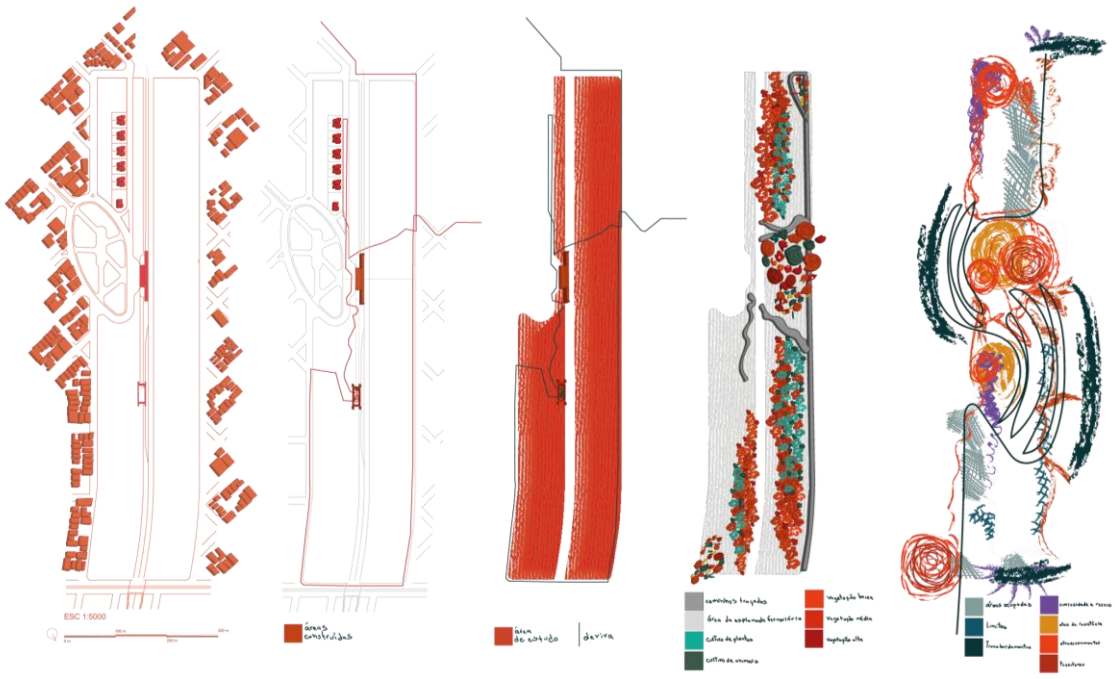


Figura 8. Cartografia do reconhecimento das potencialidades na esplanada ferroviária. Fonte: Autora (2023).

CONCLUSÃO

O estudo consiste na pesquisa da coexistência, simultânea e por vezes conflituosa de duas práticas no Patrimônio Ferroviário de Birigui: a rural e a urbana, em que ambas se desdobram em diferentes dinâmicas constituídas por diferentes grupos sociais. Com os procedimentos teórico-metodológicos da deriva (CARERI, 2013; DEBORD, 1958; GUATTARI; ROLNIK, 1996; JACQUES, 2003) e cartografia (DEBORD, 1958; GUATTARI; ROLNIK, 1996; KASTRUP; ESCÓSSIA; PASSOS, 2009) foram mapeados os processos de reconhecimento do espaço.

Nesse contexto, apreende-se as atividades rurais que se subdividem em: cultivo de hortaliças, frutas, legumes, verduras e a criação de animais de pequeno e grande porte, sendo, patos, gansos, galos, galinhas, coelhos e cavalos, atuando como locais de permanência nesse espaço; assim como as atividades urbanas que se dividem entre: práticas esportivas, pixos e grafites, passeios com idosos e crianças, sendo estas dinâmicas relacionadas com o percurso e trajeto cotidianos, como expressado na cartografia da Figura 9.

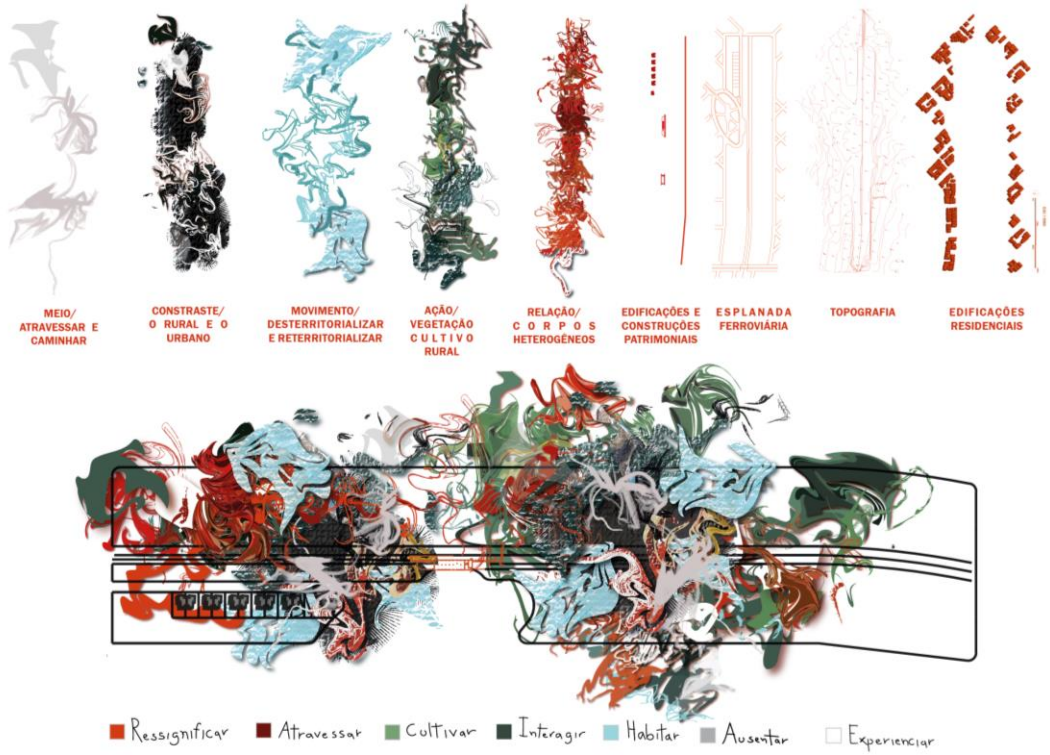


Figura 9. Cartografia das dinâmicas contemporâneas presentes no patrimônio ferroviário. Fonte: Autora (2023).

A partir das cartografias realizadas por meio das experimentações realizadas com a deriva e cartografia, apreende-se o conceito de microterritorialidades identificando-as na esplanada ferroviária (figura 10). Constata-se que há uma relação dos microterritórios com as apropriações reveladas pelas brechas que se desvinculam dos hábitos funcionais e produtivos, verificando a apropriação do território por meio de diferentes atividades, em que os corpos heterogêneos presentes no patrimônio ferroviário expressam seus desejos através de ações de resistências a essa funcionalidade e produtividade. As

camadas que compõem os processos de desterritorialização dão visibilidade aos modos de habitar compondo as práticas rurais e urbanas, possibilitando as ressignificações e apropriações existentes no patrimônio industrial ferroviário através dos afetos que atravessam o território.

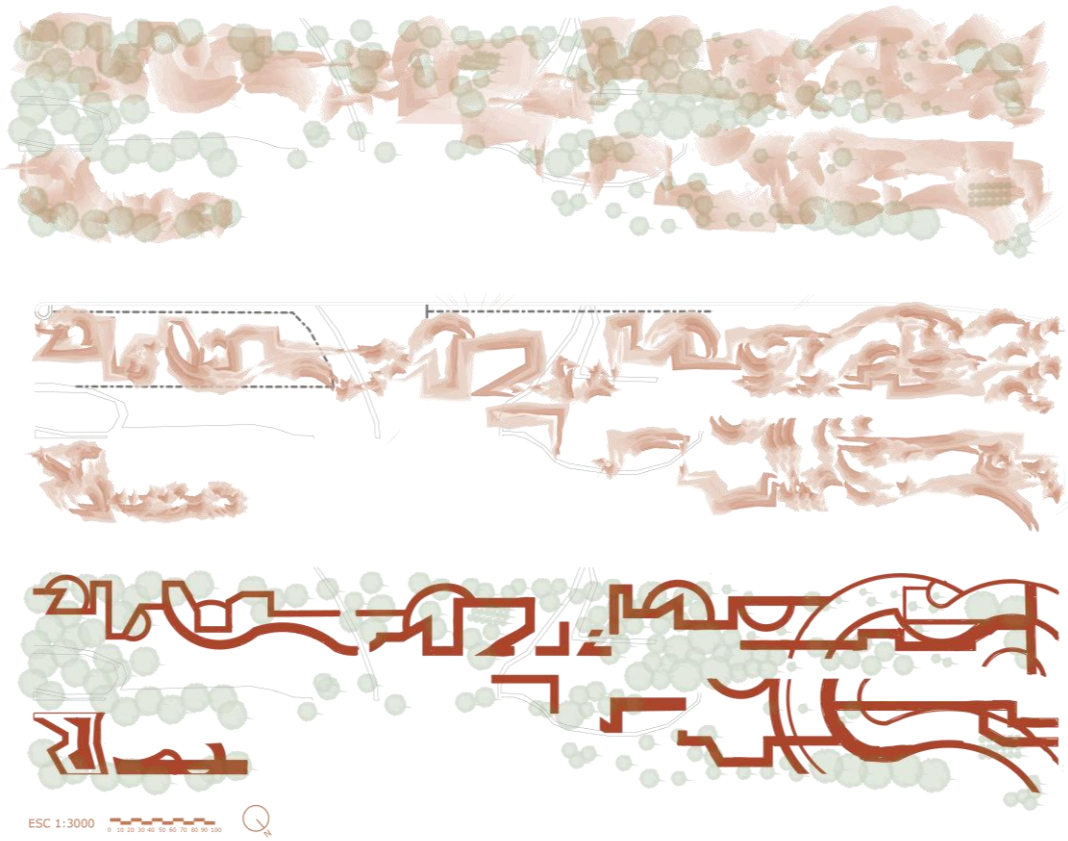


Figura 10. Cartografia das microterritorialidades do patrimônio ferroviário. Fonte: Autora (2023).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARERI, Francesco. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: GG Brasil, 2013.

DEBORD, G. Teoria da Deriva. In **Revista Internacional Situacionista**. No. 2, dezembro de 1958. Disponível em: <https://teoriadoespacourbano.files.wordpress.com/2013/03/guy-debord-teoria-da-deriva.pd> . Acesso em abril de 2023.

DELEUZE G., GUATTARI F. **O que é filosofia?**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.

DELEUZE G., GUATTARI F. **Mil Platôs**. Vol. 1. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995.

GUATTARI F. **A restauração da cidade subjetiva**. In Caosmose: um novo paradigma estético. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

NETO, Nécio Turra. MICROTERRITORIALIDADES NAS CIDADES: UMA INTRODUÇÃO À TEMÁTICA**. Revista Cidades**: Ed. v. 10 n. 17, 2013.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da. (orgs.).**Pistas do método da cartografia: Pesquisa – intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

A caminhografia como método de preservação patrimonial no centro de Ribeirão Preto

Vítor da Silva Lebre Pezarezi <vitor.lebre@unesp.br>

Hélio Hirao <helio.hirao@unesp.br>

INTRODUÇÃO

O presente texto procura apresentar diálogos e reflexões ade como a prática da *caminhografia* (Rocha; Santos, 2023) contribui para uma valorização da cidade como um todo, como um elemento complexo e, particularmente vivo, isso, através de um recorte experimental a partir de uma oficina de *caminhografia* realizada no centro da cidade de Ribeirão Preto durante o mês de junho de 2024. Procurando assim, mostrar a *caminhografia* urbana como prática corpórea que visa o registro inscrito da experiência urbana na contemporaneidade e como forma metodológica pedagógica que potencializam uma reflexão estética e ética, no caso da presente pesquisa, a respeito do patrimônio do centro da cidade Ribeirão Preto.

Para Rocha e Santos (2023), a *caminhografia* urbana é uma prática de pesquisa que envolve movimentos espaço-temporais, como caminhar, cartografar, registrar, jogar e criar,

> Esses movimentos são ações intrínsecas ao pesquisador, que interage com grupos e comunidades diversas em cidades e aglomerados urbanos, engajando-se em atividades de ensino, pesquisa, extensão e na vida cotidiana. Essa abordagem consiste em explorar o ambiente urbano a pé, registrando e mapeando a experiência simultaneamente, combinando o ato de caminhar com a criação de mapas ou registros sensíveis. (Rocha; Santos, 2023).

O estudo busca se aproximar da cartografia de Deleuze e Guattari (2011), das derivas letristas e situacionistas que caminhavam em Paris e das *transurbâncias* do grupo *Stalker*[28] (1). Além das desenvolturas expressas nas caminhadas pelo grupo de pesquisa *Cidade+Contemporaneidade*, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo — FAUrb, da Universidade Federal de Pelotas — UFPel.

[28] O Grupo Stalker, liderado por Francesco Careri, é um coletivo italiano de arquitetos e artistas fundado em 1995, conhecido por suas intervenções urbanas que exploram a relação entre espaço urbano e caminhada. Utilizando a caminhada como ferramenta principal, o grupo mapeia e revela áreas marginais e esquecidas das cidades, promovendo uma nova percepção e valorização desses espaços. Suas intervenções artísticas incluem performances e instalações que incentivam o diálogo entre a cidade, seus espaços e a comunidade, promovendo a participação ativa na transformação urbana. A prática do Grupo destaca a importância de vivenciar e documentar os espaços urbanos de forma direta e sensorial, contribuindo para a preservação e valorização do patrimônio urbano de maneira inovadora e participativa.

Caminhar é dito como um ato de ética e estética por Francesco Careri (2013), e o papel do *cartógrafo* nesse caso é não apenas mapear fisicamente o ambiente, mas também revelar camadas ocultas de significado e história, transformando a caminhada em um ato de descoberta e intervenção crítica. Careri, através do trabalho com o *Grupo Stalker*, enfatiza a importância da exploração dos espaços marginalizados e invisíveis, destacando como a caminhada pode subverter as narrativas dominantes e abrir novas perspectivas sobre o espaço urbano. Rocha et al. (2024), assim como autoras tais quais Suley Rolnik (2014) e Paola Jacques (2003), complementam essa visão ao enfatizar a dimensão sensorial e afetiva da *caminhografia*, sugerindo que essa prática permite aos pesquisadores capturar a essência viva das cidades e criar uma conexão profunda entre o espaço e seus habitantes.

Conforme argumentado por David Lowenthal em "The Past is a Foreign Country" (1985), o patrimônio não é meramente um conjunto de objetos estáticos, mas sim um conjunto de significados dinâmicos e vivos que se renovam através das experiências individuais e coletivas. Sendo assim, a experiência sensorial e emocional do espaço é fundamental para a construção de uma relação significativa entre indivíduos e lugares, fomento preservação patrimonial de forma inclusive mais orgânica. (LOWENTHAL, 2011, traduzido por HADDAD).

Ao caminhar pelas ruas, becos e praças, o pesquisador não apenas observa, mas sente e vivencia a pulsação urbana, revelando histórias escondidas nas texturas das paredes, nos aromas das esquinas e nos sons que ecoam pelos corredores urbanos. Rolnik (2014) destaca a importância de se deixar afetar pelas *micropercepções* que emergem no contato com o ambiente, permitindo que o espaço urbano se torne um território de encontros e afetos. Jacques (2003), por sua vez, enaltece a *caminhografia* como uma dança entre corpo e cidade, onde cada passo é um ato de descoberta e criação.

A discussão do trabalho visa apresentar diálogos entre o patrimônio e a percepção da cidade estabelecidos na realização de uma oficina de *caminhografia* urbana no centro de Ribeirão Preto pelo professor e historiador José Antônio Correa Lages (2024) seguindo seu projeto “No centro da história”, onde a população é convidada a caminhar pelo centro histórico da cidade, passando por certos patrimônios arquitetônicos e urbanos. Oficina esta, cujo objetivo principal, segundo o professor Lage, é divulgar a história e a riqueza cultural locais para fortalecer o sentimento de pertença à população, o que pode incentivá-los a defender esse patrimônio.

METODOLOGIA

A principal metodologia utilizada foi o fazer cartográfico segundo os situacionistas e segundo Deleuze e Guattari (2011), que é caracterizada por sua abordagem dinâmica, focada na transformação constante e na criação contínua.

> “O mapa é aberto, é conectável em todas as suas dimensões, desmontável, reversível, suscetível de receber modificações constantemente. Ele pode ser rasgado, revertido, adaptar-se a montagens de qualquer natureza, ser preparado por um indivíduo, um grupo, uma formação social. Pode-se desenhá-lo numa parede, concebê-lo como obra de arte, construí-lo como uma ação política ou como uma meditação” (DELEUZE, G.; GUATTARI, 2011).

Diferente dos métodos tradicionais de mapeamento, ela não busca uma reprodução fiel ou uma repetição mecânica dos espaços, mas sim uma interação viva e sensorial com o ambiente urbano. A prática envolve a imersão dos participantes no espaço, utilizando a caminhada como ferramenta principal para capturar a essência dos lugares. Durante esse processo, são registradas não apenas as características físicas, mas também os fluxos emocionais, afetivos e sociais que compõem a paisagem urbana.

A experiência da oficina se tratou de um inconsciente cartografando, isto é, mesmo que não tendo contato teórico com as ideias *rizomáticas* da cartografia capturada enquanto método, os participantes da oficina se tornaram corpos que apreenderam o ambiente de uma maneira não convencional, não positivistas. Dessa maneira, a representação da atividade se deu de maneira *rizomática*, livre. A maioria dos participantes usaram os celulares para registrar os patrimônios em que passávamos por meio de fotografias.

Figura 1. Registros da caminhada feita pelos participantes. Fonte: Projeto Centro na história (2024)

A ideia da oficina segundo o professor Lages era conhecer patrimônios importantes para a história de Ribeirão Preto, assim, a oficina foi realizada seguindo um caminho previamente preparado, passando pela Praça XV, Palacete Camilo de Mattos, Biblioteca Sinhá Junqueira, Edifícios Diederichsen e Meira Jr. Além do *Theatro* Pedro II, Centro Cultural Palace, e o Museu de Arte de Ribeirão Preto (MARP). E por fim passamos pela Praça Barão do Rio Branco, o Palácio do Rio Branco (antiga prefeitura) e a antiga Casa de Cadeia (atual Museu da Imagem e do Som, MIS).

Além desses procedimentos, a metodologia da caminhada cartográfica também incorporou a interação com os habitantes locais e suas narrativas vivenciais. Durante o percurso, foram estabelecidos diálogos informais e entrevistas, além dos contextos históricos e curiosidades ministradas pelo professor, permitindo uma compreensão mais profunda das dinâmicas sociais e culturais que moldam o espaço urbano. Essa abordagem qualitativa enriqueceu o mapeamento físico e histórico com camadas de significado subjetivo e coletivo, evidenciando como as memórias individuais e coletivas se entrelaçam com a paisagem urbana. Ao combinar métodos visuais e sensoriais com a escuta atenta das histórias locais, a caminhada cartográfica não apenas documentou o espaço físico, mas também revelou as complexidades e as múltiplas identidades que o constituem.

CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

A iniciativa da oficina de *caminhografia* se mostrou uma forma de integração prática com a comunidade local e escolar essencial para a democratização do conhecimento e a promoção de um engajamento ativo com o espaço urbano. Ao envolver diretamente os moradores e estudantes nas atividades propostas, cria-se um ambiente de aprendizado

colaborativo onde a troca de experiências enriquece tanto o estudo acadêmico quanto a percepção cotidiana do território. Essa abordagem participativa não só amplia o alcance das pesquisas, tornando-as mais acessíveis e relevantes para a comunidade, mas também fortalece o vínculo entre a universidade e a sociedade, contribuindo para uma compreensão mais holística e inclusiva do patrimônio urbano. Dessa forma, as oficinas tornam-se espaços de experimentação e diálogo, essenciais para a construção de uma cidade mais consciente e conectada com sua história e identidade cultural.

O cartografar realizado na oficina demonstrou-se uma prática rica e multifacetada, incorporando diversas formas de representação como fotografias, desenhos e escritas. Os participantes, ao utilizarem essas diferentes mídias, puderam capturar e expressar as múltiplas camadas de significado e experiência sensorial do espaço urbano. Cada fotografia, cada desenho e cada texto tornou-se uma manifestação individual da percepção do território, contribuindo para uma cartografia *rizomática* que, segundo Deleuze e Guattari, é caracterizada por sua não-linearidade, multiplicidade e capacidade de conectar pontos diversos em uma rede complexa de significados.

A utilização dessas representações na oficina não apenas permitiu uma documentação detalhada e sensível do patrimônio urbano, mas também se configurou como uma forma de fazer política. Através da expressão criativa e pessoal, os participantes engajaram-se ativamente na construção e reinterpretação do espaço urbano, desafiando narrativas hegemônicas e promovendo uma visão mais inclusiva e democrática da cidade. Ao transformar a experiência do território em arte e narrativa, a oficina possibilitou que vozes diversas fossem ouvidas e reconhecidas, fortalecendo a identidade cultural e a memória coletiva da comunidade.

Essa abordagem de cartografar como prática política tem um impacto direto na preservação do patrimônio. Ao valorizar as representações pessoais e as histórias locais, promove-se uma conscientização sobre a importância do patrimônio cultural e sua relação com a identidade e a história das pessoas. A preservação deixa de ser uma atividade restrita a especialistas e passa a ser um movimento comunitário, onde todos têm um papel ativo na manutenção e valorização dos espaços que habitam. Dessa forma, a expressão artística e narrativa torna-se um poderoso instrumento de preservação patrimonial, engajando a comunidade na proteção e celebração de sua herança cultural.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARERI, Francesco. **Walkscapes**: o caminhar como prática estética. São Paulo: Editora G. Gili, 2013.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs**: Capitalismo e esquizofrenia. Rio de Janeiro: Editora 34; 2ª edição, 2011.

JACQUES, Paola Berenstein (org.). **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

LAGES, J. A. C. **Projetos no centro da história**. Ribeirão Preto, 2024.

LOWENTHAL, D., HADDAD, T. L., & MALUF, R. técnica: M. (2012). Como conhecemos o passado. **Projeto História: Revista Do Programa De Estudos Pós-Graduados De História**, 17. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/11110>. Acesso em 10 jun. 2024.

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Tais Beltrame dos. Como é a caminhografia urbana? Registrar, jogar e criar na cidade. **Arquitextos**, São Paulo, ano 24, n. 281.05, Vitruvius, out. 2023. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/24.281/8923>. Acesso em: 25 mai. 2024.

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Taís Beltrame dos; DEL FIOL, Paula Pedreira. Registrar, jogar e criar: a caminhografia nos processos de transcriação da cidade. **Revista GEARTE**, Porto Alegre, v. 11, 2024. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/gearte >. Acesso em 10 jun. 2024.

ROLNIK, Suely. **Cartografia sentimental**: transformações contemporâneas do desejo. 2a edição ed. Porto Alegre, RS: Ed. UFRGS, 2014.

Caminhar na paisagem e dizer olá – trajeto entre Santo André - Rio Grande da Serra e a travessia na Vila de Paranapiacaba

Alice Bemvenuti <alicebem@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Para essa comunicação apresento questões de um fazer em educação, que ora pode ser tomado pelo interesse do campo da educação patrimonial, ora pode ser aprofundado por outras áreas de conhecimento que atravessam e são atravessadas pelo patrimônio, pela arte, pela memória e pelas coleções. Deste modo, pretende-se reconhecer o fazer em educação através do caminhar nos espaços industriais ferroviários e da convivência em situações comuns do cotidiano com as comunidades; identificar na experiência da percepção e do deslocamento as questões fenomenológicas de um corpo mobilizado e afetado pelos marcadores de contato; problematizar a discussão epistemológica e os fazeres em educação e em museologia a partir da convivência, do processo ativo de rememorar, conhecer e coexistir, distinto do objeto passivo de transmissão e memória. Para essa comunicação apresento parte da experiência vivida no experimento do Laboratório Rodante do Projeto Memória Ferroviário[29], com a proposta de realizar o trajeto da estrada de ferro da *The São Paulo Railway Company*, de Jundiaí até Santos. Vou me fixar no trecho de Santo André a Rio Grande da Serra e a travessia na Vila de Paranapiacaba.

CAMINHAR NA PAISAGEM

Caminhar trata-se de uma atividade de muitas coisas. Para além de um deslocamento, caminhar é um estar em relação àquilo que não diz respeito a aquele que caminha, porém lhe permite estar em contato, habitar, compor, pelo fato de estar presente e existindo. Caminhar exige tempo, corpo, presença como percepção espacial, percepção do corpo próprio e percepção social (VERÍSSIMO, 2021). Recorro à filosofia fenomenológica que compreende a percepção como prática da experiência do eu – eu que caminha e está aqui, está entre, movimenta, ocupa um espaço - e produz relações à medida que percebe (visa) as coisas e o outrem.

O objeto percebido não é um vivido, portanto não se encontra na consciência. Para Husserl o fenômeno da percepção nos possibilita reconhecer que há uma diferença entre o vivido, como percepção do objeto visado, e o perfil aparente, o aparecendo (doação perceptiva)

[29] Atividade experimental realizada em colaboração entre o Projeto Memória Ferroviária, da UNESP, a Rede APPLab, a Universidad de Sevilla e a PUC Campinas, coordenada pelo professores, dr. Eduardo Romero de Oliveira e dr. Enrique Larive López, em abril de 2023.

que é o objeto percebido. Ver, ouvir, tocar, cheirar, saborear são títulos que nos fornecem exemplos de percepções das coisas" (HUSSERL, 1989, p.130). A coisa presente no campo perceptivo é visada através da experiência de percepção do corpo - eu - através do perfil doado pelo próprio objeto visado, sendo necessário considerar que isto está relacionado a presença e, portanto, está aparente e do que se faz em ausência a mirada.

Fazendo referência a consciência da paisagem na acepção moderna, destaco que apesar de optar pelo uso do termo paisagem em relação ao local que o corpo adentra, destaco para as distâncias do corpo em relação ao espaço, as ocupações e ambientes construídos que aparecem nos registros fotográficos da experiência de caminhar, trata-se de valores estéticos distintos dos tratados na perspectiva paisagística. O reconhecimento das paisagem atreladas ao trabalho e a civilização industrial remetem a compreensão de paisagem como processo imbricado na relação natureza e cultura que não se restringem as suas representações, neste sentido pensar a paisagem através da mediância (BERQUE, 2023), como a relação entre o meio e o humano que vive no mundo, ou seja, a relação dinâmica do existir humano e o mundo que habita.

O CORPO EM CONTATO

O tempo de estar junto e caminhar na paisagem confere ao corpo uma experiência contínua do e no mundo. O sujeito que observa a experiência vivida no deslocamento, seja ao caminhar por uma rua, acompanhar o fluxo em uma viagem de trem ou caminhar por uma ruína industrial, é capaz de ao mesmo tempo ser alguém que participa, como quem percebe o ambiente e a si próprio ao longo do tempo. O corpo ativado rompe algumas distâncias, ativa aproximações que defino como entrar em contato com. O percurso da caminhada é seguido de pausas do corpo que respira, se emociona, se impacta, se lança, se revê e organiza a compreensão sobre as coisas tomando outras perspectivas e outras referências.

Quando me disponho a estar presente durante o trajeto de deslocamento do trem, me ocupo de registrar e capturar aquilo que vou atribuir como o contato entre as cosias e as pessoas. Como marcadores de contato, descrevo o trajeto vivido através da descrição e nela aquilo que se torna parte da experiência do corpo que à medida que se percebe se altera e segue vivendo a experiência. Não há pausa para a reflexão durante o percurso, pois a observação atenta e os registros já são tarefas exigentes e que ocupam o corpo por inteiro. Apresento a seguir trecho publicado na Caderneta de Campo Paranapiacaba (2023).

> Observo o fluxo de pessoas; são diversas: geração, estilo pessoal, sozinhas ou acompanhadas, seguem diferentes roteiros. Há uma diversidade e uma multiplicidade de questões que podem ser identificadas, como que em camadas temporais e espaciais que saltam aos meus olhos; assim meu corpo concentra-se, atento às estações de ponto de encontro e, em especial, ao deslocamento de um ponto a outro, na Linha 7 - Rubi, da CTPM, Serviço 710. O exercício de e em deslocamento exige a presença sensível e atenta do sujeito-observador, que transita entre as camadas que se apresentam, sem qualquer cronologia ou didática, sem pedir licença e nem esperar que o corpo se acomode em um banco livre. A noção de deslocamento não diz respeito apenas ao transporte ou à mobilidade do corpo que caminha dentro do trem em movimento - cruzando entre os carros de passageiros -, mas também aos movimentos atrelados à percepção,

> à apreensão e à atenção que, segundo Maurice Merleau-Ponty, apresentam-se através da redução de um sistema eu-outro-mundo. (...)
>
> O caderninho de espiral com folhas sem pauta havia sido preparado dias antes, com um tamanho não muito grande ou pesado, para facilitar o processo, quando haveria a necessidade de também equilibrar-se e dar passagem a outros passageiros no percurso do trem. E assim foi: anotar e registrar, ao seu tempo, parte do que se apresentava diante dos meus olhos, no trem sempre em deslocamento. As camadas do presente imediato e a tomada de consciência de cada instante ultrapassam nossa capacidade de elencar tudo que vemos, percebemos ou fazemos. Instala-se um ritmo para o registro. Sem muita escolha, vale registrar o que convier. Sem mencionar as coisas, executa-se o que é possível com uma caneta esferográfica, as vezes aos tropeços. (...)
>
> Os registros no caderninho, somados a imagens e áudios, adquirem um sentido de pequeno inventário pessoal dessa experiência latente e pontual. Nele cabe tudo que passa por mim e que me permito como uma pequena concentração. Mas me interessa também reconhecer a possibilidade do ritmo e da velocidade como tensionadores que desconsertam, mas organizam o desafio. Há as travadas e o desequilíbrio do corpo. Há descontinuidade dos gestos e lapsos com vazios que se somaram às coisas que esqueci - mas isso pouco importa. (...) Meu corpo flexível e disponível experimenta os impactos das paradas em cada uma das estações. Tenho maior agilidade de pé – o corpo vibra. Sentar ajuda, mas nem sempre é a melhor posição para o observador atento.
>
> Na maior parte do percurso impulsiono um registro rápido, que deixa partes incompletas e que logo esqueço como deveria seguir, partindo para a próxima cena ou folha em branco. Desenhar ou escrever, o que o equilíbrio permitir. Há um ritmo lúdico, como quem brinca de correr atrás do tempo, mas com a clareza e a tranquilidade de saber que ele sempre será perdido e que o gesto poderá adquirir uma forma jamais identificada como representação de algo que se mirava na paisagem. (...) Reconheço que esse experimento do observar e do registrar passa pelo corpo inteiro. Nada dorme. O corpo percebe, cria, vaza e diminui a fronteira entre a clareza intelectual da experiência e a experiência como fenômeno de percepção. A falta de controle sobre o gesto, ora solto, ora impositivo, segue na tentativa de fixar algumas camadas entre figura e fundo, que vão se perdendo na passagem de cada movimento. O incerto, o inacabado, o tempo, intensificados pelo lugar que compreende o todo. Isso constitui o corpo da e na experiência. (BEMVENUTI, 2023)

O caminhante se relaciona com o espaço à medida que caminha. Confere no espaço uma compreensão de tempo, tempo vivido. Reconhece o espaço à medida que caminha. Organiza e reorganiza a si próprio nesse tempo acolhido pelo espaço, que exige um dar-se conta e revisionar-se pelos pontos de contato produzido pelas conexões, relações e possíveis sínteses. Para Michel de Certeau, “o ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (...)” (1998, p.177), de modo que podemos pensar que para Certeau cabe ao corpo estar em conjunção com o espaço, seja ele qual for. Os modos de existir e de se relacionar com o espaço podem ser vividos com uma prática de espaço que têm modos de linguagem distintos dos registros gráficos, mapeamentos e cartografias que capturam imagem de objetos, edificações, espaços cheios e espaços vazios, além dos acontecimentos que vão se dando à medida que o corpo caminha. A ideia de um registro,

desenho, representação do lugar, passa pelas possíveis experiências, produzidas como pontos de contato, associações, desejos que integram a experiência espacializada, pois não estão localizadas em um determinado ponto do bairro ou da rua, nem em um determinado horário, mas se dão no acontecimento à medida que os passos são dados pelo caminhante.

CAMINHAR E DIZER OLÁ

Caminhar pela vila ferroviária requer o tempo de estar junto. O tempo de dizer olá. O olá que é um dos marcadores de contato. Seguir com um conversa ou não, é uma escolha que não diz respeito apenas ao caminhante interessado no local, mas também a curiosidade e disponibilidade do morador. Tratar a discussão sobre o corpo e a experiência em cada local e as questões relacionadas ao encontro entre as pessoas, exige retomar a problemática de interesse situada no corpo que percebe o mundo ao redor e reconhecer o contexto industrial a partir do caminhar que demarca território, memória, estranhamento, familiarização e aquilo que é comum e integra a paisagem cotidiana e urbana. Deste modo, caminhar, dizer olá ao logo da rua ou do trajeto de trem, permite a troca e a escuta de histórias de vida que não informam apenas por estarem sendo compartilhadas, mas pela relação entre os sujeitos que se reconhecem ao oferecer a fala, assim como ao escutar e ampliar a compreensão sobre o contato com o narrador, ora um trabalhador ou trabalhadora que poderá estar diretamente ligado ao transporte ferroviário ou organizar sua rotina de trabalho e de vida.

Ao optar por descrever a experiência me utilizo de uma ferramenta que recupera elementos diversos que informam parte do vivido, desde modo, é possível ao corpo ativar cheiros, lembranças, compreensões da experiência vivida, através das fotografias, por exemplo. Segue abaixo trechos publicados na Caderneta de campo Paranapiacaba (2023). Primeiro trecho sobre a Vila de Paranapiacaba, onde apresento uma passagem das conversa com um moderador repleto de histórias e, na sequência, dados de conversas mais enxutas realizadas com passageiros durante o trajeto do trem, onde eles entravam e desciam.

> A vivência de entrar na casa e tomar um café em uma situação próxima ao cotidiano, oportuniza a escuta da história de vida do morador José Odair Cazarin, que informa trabalhar com pequenos consertos domésticos, incluindo recuperação de móveis, mas que relata lembranças sobre a profissão circense de palhaço como Palhaço Bacalhau. A conversa não pretendendo ser uma entrevista estruturada, tem atenção para aquilo que o morador quer conversar, gera uma gravação de 54 minutos e que permanece como registro. Odair apresenta a própria casa e as marcas da sua construção na lógica das necessidades dos primeiros moradores ingleses da companhia ferroviária. A conversa segue na cozinha da residência, enquanto compartilha-se uma pasta de guardados com fotografias, recortes de revistas, carteira profissional, sendo que ao mesmo tempo relata-se sobre a infância, sendo neto de um profissional circense, e como ocorre a chegada na vila e a permissão para ocupar um prédio para moradia, sendo de família ferroviária.
>
> Ouvi Francisco (64 anos), que realiza essa viagem há 30 anos. Filho de uma costureira com um dos trabalhadores que construiu Brasília. Nascido no Piauí, se estabeleceu em São Paulo trabalhando como pedreiro. Teve quatro filhos com Maria de Jesus e listou um a um: Karine, Eliselton, Weverton e Franklin Karlen. Entre os netos: Felipe, Isaac, Micaele, Emily, Micael, Sara, Guilherme, Ismael e Fernando. Em outro trecho, ganho a atenção de Leandro (39 anos), que veio do Paraná. Tem dois filhos homens, Pedro (13 anos) e Nicolas (14 anos), e trabalha como estoquista. Veio para São Paulo há 22 anos junto com a mãe, pois o pai bebia, como ele relatou. Encontraram paz na Igreja e me disse que conhece Paranapiacaba. Ainda, no último trecho, tive a oportunidade de falar com a

> Técnica em enfermagem Maria Solange (52 anos). Ela estava de máscara grande parte da viagem. Observei-a por um longo período e, quando o trem esvaziou, ela tirou a máscara me dando a chance de iniciar a conversa. Filha de pedreiro e empregada doméstica, Solange nasceu em Jequié, na Bahia. Eram 12 irmãos e, aos poucos, todos vieram para São Paulo. Ela morou em Santo André, mas agora reside em Rio Grande da Serra com o esposo e o filho de 17 anos. No primeiro casamento teve três filhos, todos homens, hoje com 32, 31 e 29 anos. (BEMVENUTI, 2023)

A experiência compreendida pela convivência com o morador ou com um passageiro se dá pelo tempo de estar junto, a escuta da história de vida e, neste sentido, se realiza "ao longo de" (INGOLD, 2015) como chave para o reconhecimento de um movimento no qual a ação e a percepção estão intimamente ligadas, o que possibilita experimentar o patrimônio sendo parte dele.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A experiência existe mesmo que não produza uma clareza e uma síntese intelectual e/ou reflexiva que permita identificá-la como ideia ou acontecimento. A experiência não se dá por representação, mas pela relação entre as coisas, sendo elas quais forem, de um sujeito o qual poderíamos definir como corpo-sujeito (MERLEAU-PONTY, 1999 [1945]), constituído por formas de um saber possível que se dá à medida dos acontecimentos e na ativação do presente como parte da percepção. Neste sentido, interessa, perseguir em considerando contextos do patrimônio industrial com investigações que reconhece o corpo como aquele que ocupa, entretece e conhece a si e o mundo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEMVENUTI, A. Anotações e registros de percurso: Jundiaí – Rio Grande da Serra - Paranapiacaba in: OLIVEIRA, Eduardo Romero; LARIVE LÓPEZ, Enrique (Orgs.). **Paranapiacaba**. São Paulo: TICCIH Brasil, 2023. v. 1, (Caderneta de Campo). Disponível em: https://drive.google.com/file/d/18LlhwlVH2lDEQ3iJqiDZihawdgnRdMWH/view.

BERQUE, A. **O pensamento-paisagem.** São Paulo: Edusp, 2023.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano.** Petrópolis: Vozes, 1998.

HUSSERL, E. **Chose et espace: leçons de 1907**. Presses Universitaires de France. Paris: 1989.

INGOLD, T. **Estar vivo**: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição. Petrópolis: Editora Vozes, 2015.

INGOLD, Tim. ***A temporalidade da paisagem***. In: BESSA, Altamiro Sérgio Mol (org.). A unidade múltipla: ensaios sobre a paisagem. Coleção NPGAU. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da UFMG, 2021. pp. 112-157.

LÓPEZ, Enrique Larive. ***Laboratorio de paisaje****:* Hacia una teoría contemporánea sobre los paisajes de la producción. São Paulo: Revista RETC, Ed. 13ª, out 2013. pp.24-31.

MERLEAU-PONTY, M. (1999). ***Fenomenologia da percepção*** (C. Moura, Trad.). São Paulo: Martins Fontes. (Texto original publicado em 1945)

Potencialidades do Planejamento Museológico Participativo: O Caso do Museu Tecnológico Funicular da Vila de Paranapiacaba - SP

Daniella Gomes Moreira <daniellagmoreira@gmail.com>
David Lugli Turtera Pereira <davidlugli12@yahoo.com.br>
Larissa Girardi Losada <larissalosada28@gmail.com>
Maria Aparecida Frizarin Cipriano <frizarinmaria@gmail.com>
Thiago de Moraes dos Passos <thiago.passos@unesp.br>

INTRODUÇÃO

O Plano Museológico é um instrumento essencial para o planejamento estratégico das instituições museológicas. É a partir da elaboração deste documento que são definidas diretrizes técnicas e funcionais, bem como metas e projetos, respaldados por diagnósticos. Ações estas que podem ser colaborativas, como no caso aqui apresentado. Esta ferramenta de planejamento e gestão foi instituída pela Lei Federal 11.904/2009 – a Lei do Estatuto de Museus, regulamentada pelo Decreto Federal 8124/2013 –, que a tornou obrigatória para os museus brasileiros.

A vila ferroviária de Paranapiacaba, hoje considerada um patrimônio arquitetônico, tecnológico e natural - reconhecido pelo IPHAN[30], CONDEPHAAT[31] e COMDEPHAAPASA[32] - tem uma história que remete ao empreendimento ferroviário em plena Serra do Mar de São Paulo, visando escoamento da produção de café ao seu terminal exportador: o porto de Santos (MINAMI, 1994). Para tanto, foi criado um primeiro sistema de patamares que possibilitasse a ligação entre o planalto e o litoral paulistas - denominado "Sistema Funicular". Posteriormente, o 2º sistema funicular passou a contar com cinco planos inclinados e cinco patamares que utilizava-se de um sistema de planos e máquinas fixas à vapor, os cabos responderam com mecanismos das polias. (SANTOS, LAGE; SECCO, 2017).

O Museu Tecnológico Funicular faz parte deste conjunto de remanescentes arquitetônicos que remetem a este sistema. Mais precisamente, aos patamares 4º e 5º, abrigando a máquina fixa do 5º patamar do 2º Sistema Funicular, cuja função era tracionar as

[30] Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.
[31] Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.
[32] Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André.

composições pelos planos inclinados, abrigar vagões, maquinários e realizar manutenções.

Trata-se de um representativo patrimônio industrial ferroviário, cujo os remanescentes históricos associam-se à memória e ao cotidiano do trabalho, atribuindo-se a ele o valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico e, também, científico (TICCIH, 2003). Nesse sentido, este conjunto de remanescentes arquitetônicos vem reforçar a percepção da paisagem industrial à dimensão humana (ROMERO DE OLIVEIRA, 2015) apresentando, neste caso, uma historicidade entrelaçada com a "vontade de preservação" ou "vontade de memória" de pessoas ligadas à dinâmica ferroviária local. Neste caso, menciona-se os trabalhadores/moradores da Vila, que entre os anos 1970 e 1980, iniciaram a coleta e preservação de objetos que remetem ao seus cotidianos de trabalho. Os quais viriam, posteriormente, a ser configurados como acervo do museu. Atualmente a instituição é gerida pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF).

Considerando o engajamento da comunidade, o mote para a realização do Plano Museológico foi, justamente, a participação. A ideia de um Plano Museológico Participativo está em consonância com a aplicação prática da Museologia Social, na qual a comunidade participa ativamente e coletivamente das decisões acerca da preservação de seu patrimônio, integrando territórios, identidades e culturas locais. O Plano Participativo também considera o Código de Ética dos Museus do Conselho Internacional de Museus (ICOM) e a Nova Definição de Museus, adotada pelo ICOM, desde 2022, na qual se destaca a participação das comunidades nas ações das instituições museológicas.
Para a construção da metodologia participativa do Plano Museológico para o Museu Tecnológico Funicular da Vila de Paranapiacaba, as relações entre a comunidade local e o museu, com apoio da atual gestão, foram cruciais: houve ampla participação e envolvimento em todas as etapas e, durante as apresentações públicas e debates, também surgiram ideias de novos projetos e desdobramentos para solucionar possíveis necessidades do Museu.
Assim, o Plano Museológico em tela foi elaborado por meio de um trabalho coletivo entre a equipe técnica interdisciplinar e a comunidade engajada com o Museu e a Vila de Paranapiacaba, com o objetivo de nortear as ações de qualificação para o Museu Tecnológico Funicular.

O PLANO MUSEOLÓGICO

Metodologia

Como subsídio para a elaboração do Plano Museológico Participativo, a metodologia foi aplicada por meio das seguintes etapas:
a. Diagnóstico técnico-documental: levantamentos de documentação técnica e de documentos históricos relacionados à Vila de Paranapiacaba e ao Museu Tecnológico Funicular;
b. Diagnóstico global participativo: foram elaborados questionários físicos e virtuais (estes por meio de formulários da plataforma Google, divulgados por links e QR codes). Também foi realizada uma ação de ativação do questionário no museu, em que os integrantes da equipe técnica os aplicaram para visitantes e moradores. Nesse questionário, também havia um campo para sugestões e opiniões, as quais foram discutidas nos debates abertos;
c. Diagnóstico setorial e Análise SWOT: foram realizadas diversas visitas técnicas ao Museu Tecnológico Funicular, reuniões online com a ABPF, reuniões presenciais e online

da equipe técnica, entrevistas não estruturadas com pessoas importantes para a história da ferrovia local, bem como escuta ativa dos participantes das apresentações públicas do Plano Museológico.
d. Ação formativa: foi oferecido um minicurso cujo tema foi um breve histórico da Museologia e dos Museus e a importância da elaboração do Plano Museológico, ministrado pelo museólogo convidado Maurício Rafael;
e. Apresentações públicas e debates: optou-se por ampliar a colaboração da comunidade da Vila de Paranapiacaba e do Museu Funicular para além das etapas de diagnóstico. Foram realizadas três apresentações públicas nas quais foram debatidos os diferentes programas do Plano. Esses eventos ocorreram em formato presencial na Vila de Paranapiacaba, com a participação da equipe técnica, de moradores e monitores culturais e ambientais da Vila, comerciantes locais, membros da Administração Pública da Prefeitura de Santo André e da ABPF, entre outros. Os eventos de apresentação pública e debate foram organizados a partir da temática dos programas contidos no Plano Museológico. A primeira apresentação tratou dos programas Educativo/Cultural, Pesquisa e Comunicação"; a segunda, dos programas "Socioambiental, Exposições, Acervos, Acessibilidade universal e Arquitetônico Urbanístico"; e a terceira apresentação debateu os programas de "Gestão de pessoas, Financiamento e Fomento, Institucional e Segurança".

Programas e Projetos

Em um Plano Museológico, os programas referem-se às áreas de trabalho e às funções de uma instituição museal. O Estatuto de Museus determina quais são os doze programas a serem elaborados, assim como define que estes devem ser acompanhados de projetos. A partir disso, foram delineados programas e projetos, a partir das diferentes áreas e periodicidades. Em síntese, são eles:

Programa Institucional: O Programa institucional engloba a gestão administrativa e técnica do Museu, as parcerias com outras instituições e com a comunidade local. Esse programa se relaciona diretamente com a definição conceitual da instituição museológica (missão, visão e valores) e norteia os demais programas. Projetos para este Programa: Ampliação de divulgação de informações institucionais; Elaboração do Regimento Interno do Museu e Ato legal de criação; Elaboração de programa de parcerias institucionais; Articulação de Grupo de Trabalho para a criação de uma Associação de Amigos do Museu.

Programa de gestão de pessoas: O Programa de gestão de pessoas define a estrutura de recursos humanos de uma instituição museal. No Museu Tecnológico Funicular, assim como em muitos museus de pequeno porte, não há um organograma estruturado da equipe, pois os colaboradores são direcionados para o atendimento ao público e/ou são voluntários. Projetos para este Programa: Estudo para contratação de colaboradores; Capacitação periódica de colaboradores; Implementação de programa de voluntariado exclusivo para o museu.

Programa de acervos: A partir do Diagnóstico global e do Diagnóstico setorial, é possível considerar que as prioridades são atualização do inventário do acervo – incluindo o acervo documental – e a conservação periódica das peças e do maquinário. A atualização do inventário do acervo é primordial, visto que é a partir das informações coletadas do inventário que será possível elaborar um programa de pesquisa e exposições. Outra questão levantada pela equipe técnica e pelos participantes das apresentações públicas é a clareza em relação à origem e à destinação das peças. Projetos para este Programa:

Atualização do inventário; Conservação preventiva das peças expostas e maquinários; Grupo de Trabalho para elaboração de Política de Acervos.

Programa de Exposições: Observou-se que a principal demanda relativa à exposição é a identificação das peças. Há também a necessidade de uma pesquisa curatorial para que seja definida uma expografia, pois atualmente o Museu apresenta apenas peças expostas, sem informações que as contextualize. Há também a necessidade de melhorar a iluminação das peças expostas, mas, para que haja um projeto luminotécnico, também é essencial que seja elaborada pesquisa curatorial para a exposição principal (ou de longa duração) do Museu. Projetos para este Programa: Identificação das peças; Grupo de Trabalho para pesquisa curatorial; Melhorias na iluminação.

Programa educativo e cultural: Entende-se que as ações educativas e culturais do Museu Tecnológico Funicular precisam se amplificar para além das monitorias pontuais. Para que um programa educativo seja de fato desenvolvido pelo Museu, é preciso que outras áreas e programas também se desenvolvam concomitantemente, como, por exemplo, o Programa de acervos e o Programa de exposições. Projetos para este Programa: cursos sobre Educação Museal; Elaboração de Programa educativo; pesquisa de público qualitativa.

Programa de pesquisa: Os museus são espaços de produção de conhecimento e, para que se desenvolvam como tal, precisam aprimorar as áreas que tangenciam a pesquisa em sua cadeia operatória. Como áreas da pesquisa, destacam-se: a pesquisa acadêmica, por meio do contato de pesquisadores com o acervo do museu para que estes desenvolvam sua pesquisa; e as pesquisas para a produção cultural, na qual pesquisadores, escritores, curadores etc. acessam o acervo e o espaço do museu para a elaboração de livros, filmes, exposições etc. Projetos para este Programa: Criação de Grupo de Trabalho para definição de linhas de pesquisa; ampliação da pesquisa de público; criação de banco de dados sobre pesquisas relacionadas ao museu.

Programa arquitetônico-urbanístico: No âmbito deste Plano, destaca-se a necessidade de implementação de um programa abrangente de arquitetura, que inclua conservação, restauro, acessibilidade, segurança e paisagismo, por meio do qual seja possível definir diretrizes, no âmbito das edificações que abrigam o Museu e seu entorno, voltadas para assegurar sua longevidade, promover sua acessibilidade e respeitar suas características enquanto patrimônio cultural edificado. Projetos para este Programa: Conservação e restauro das edificações; estabelecimento de ações de manutenção preventiva; adaptação e reorganização de áreas; contratação de parceiros para consultorias técnicas e especializadas.

Programa de segurança: O Programa de segurança abrange todas as áreas do Museu, desde a edificação, o acervo, até o atendimento ao público, incluindo a capacitação dos funcionários para lidar com situações de risco. Nas etapas de diagnóstico, a área de segurança foi considerada a mais crítica, tanto na avaliação do Diagnóstico global, quanto no Diagnóstico setorial elaborado pela equipe técnica. Constatou-se que o Museu Tecnológico Funicular não possui Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB), assim como não possui um Plano de gestão de riscos. Por se tratar de uma instituição museológica que está inserida no perímetro de operações da malha ferroviária, sugere-se que tanto o AVCB como o Plano de gestão de riscos sejam compartilhados com a empresa

que possui a concessão da linha férrea. Projetos para este Programa: Obtenção do AVCB; elaboração de Plano de gestão de riscos; contratação de equipe de segurança patrimonial; sinalização de áreas de risco de acidentes e saídas de emergência.

Programa de financiamento e fomento: Segundo as informações fornecidas pela instituição gestora, as principais fontes de receitas do Museu são a cobrança de ingressos e a locação do espaço para filmagens e ensaios fotográficos. Projetos para este programa: elaboração de banco de projetos com parceiros (empresas, patrocinadores, pesquisadores, entre outros); ampliação da política de gratuidade e meia-entrada; demonstração da aplicação dos recursos.

Programa de comunicação: Tanto o Diagnóstico global como o Diagnóstico setorial apontaram a ausência de divulgação do Museu Tecnológico Funicular como a questão prioritária a ser solucionada. Para tanto, é importante que a instituição gestora do Museu amplie os canais de divulgação. Atualmente, a divulgação oficial é feita pelo site da ABPF, com informações básicas sobre o funcionamento do Museu Tecnológico Funicular e um contato de e-mail. A equipe técnica propõe que sejam criadas redes sociais para a divulgação do Museu. Projetos para este Programa: criação de redes sociais; modernização da identidade visual do museu; padronização das peças gráficas internas.

Programa socioambiental: O perímetro do Museu Tecnológico Funicular está inserido no Parque Estadual da Serra do Mar junto à Reserva Biológica de Paranapiacaba. É importante que um planejamento de gestão elaborado para o Museu considere um projeto de gestão ambiental como prioridade. O Museu também pode se transformar em um acesso para o turismo ambiental através da gestão compartilhada de trilhas, desde que parâmetros de segurança sejam cumpridos. Projetos para este Programa: elaboração de projeto de gestão ambiental para o museu; mapeamento de empresas ou instituições interessadas em apoiar projetos socioambientais; integração do museu ao Parque Estadual.

Programa de acessibilidade universal: A elaboração do Programa de acessibilidade universal ocorre de forma transversal a outros programas, tais como: acervos; exposições; educativo e cultural; arquitetônico-urbanístico; financiamento e fomento; e comunicação. Ações de acessibilidade universal são pensadas de forma ampla, incluindo questões relacionadas ao acesso às edificações do Museu Tecnológico Funicular. Trata-se, portanto, da superação de barreiras que possam ser limitadoras ou empecilhos para fruição dos diversos espaços. Projetos para este Programa: sinalização dos pontos de risco; contratação de consultoria para projeto de acessibilidade universal; instalação de pallets ou plataformas em áreas alagadiças; implementação de rampas e elevadores.

CONCLUSÕES

Um plano museológico, para além de documento obrigatório para as instituições museológicas brasileiras, é uma ferramenta para a compreensão das funções e potencialidades dos museus. Neste caso, do Museu Tecnológico Funicular, considerando as especificidades de um patrimônio industrial ferroviário, para o qual a “construção de políticas de gestão e planejamento permite uma maior capacidade de integração das partes envolvidas e uma efetiva interdisciplinaridade quanto aos processos demandados para sua execução” (RODRIGUES DA SILVA, 2020, p.14). Nesta perspectiva de ação, optou-se por uma metodologia participativa, na qual destaca-se a relevância do trabalho colaborativo e

socialmente engajado - que considerou primordial a ressonância social deste espaço. Por isso, trata-se de um planejamento respaldado pelas opiniões diversas (e por vezes divergentes) e trocas entre equipe e comunidade. Lembrando que antes de um espaço reconhecido oficialmente enquanto "patrimônio" - em diferentes esferas - já era um lugar de memória notoriamente reconhecido pela população local, que sempre foi a principal agente da busca pela sua preservação. Espera-se que o exemplo aqui resumido possa reverberar em outros contextos patrimoniais, museológicos e industriais, visando diálogos temáticos e estimulando a aplicabilidade do Plano Museológico - enquanto instrumento que organiza prioridades, aponta as potencialidades e melhorias de gestão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Carta publicada pelo The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) em Julho 2003. Disponível em: http://www.mnactec.com/TICCIH/

MINAMI, I. Vila de Paranapiacaba, Alto da Serra: um patrimônio ambiental, tecnológico e arquitetônico. **Pós FAU**, USP, v. 6, p. 71-77, 1996. Disponível em: https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v0i6p71-77. Acesso em: 10 dez. 2023.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Arquitetura industrial, patrimônio industrial e sua difusão cultural. In: FUNARI, Pedro Paulo Abreu; CAMPOS, Juliano Bittencourt; RODRIGUES, Marian Helen da Silva Gomes (Org.). Arqueologia pública e patrimônio: questões atuais. 1. ed. Criciúma, SC: **Unesc**, 2015p. 197-226. v. 1.

RODRIGUES DA SILVA, RONALDO ANDRÉ. Eixo Temático: MUSEOLOGIA E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: Alguns Apontamentos para Reflexão. **4º Simpósio Científico do ICOMOS Brasil.** Rio de Janeiro, 2020.

SANTOS, C. R.; LAGE, C.; SECCO, G. **São Paulo Railway 150 anos: Patrimônio industrial ferroviário ameaçado.** Arquitextos, ano 17, n. 201.05,
2017.

São Paulo (Estado). Secretaria de Cultura, Economia e Indústria Criativas do Estado de São Paulo. **Plano Museológico Participativo para o Museu Tecnológico Funicular da Vila de Paranapiacaba: Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP.** São Paulo: Trança Edições, 2024.

A trajetória do navio-usina *Seapower*: debates sobre o patrimônio industrial e a memória técnica do setor energético

Andrey Minin Martin <andrey.martin@ufms.br>

INTRODUÇÃO

O setor energético enquanto campo de pesquisa tem cada vez mais proporcionado uma pluralidade de estudos que contribuíram, e contribuem, para o desenvolvimento de conhecimentos sobre a história da ciência. Em suas múltiplas faces e focos, de questões político-econômicas, problematizações socioambientais e saberes técnicos e tecnológicos ampliaram os caminhos sobre o repensar da própria trajetória do setor no Brasil.

Logo, mesmo que ao longo do século XX nossa matriz energética alçara uma ampla centralidade em matrizes hídricas, vide os grandes projetos hidrelétricos, as oscilações no fornecimento ou mesmo na busca por energias renováveis resultaram em muitas outras práticas e motes de produção que ainda são pouco explorados em pesquisas acadêmicas, principalmente ligados a memória e patrimônio industrial conectados a este setor. E dentre estas matrizes de produção e abastecimento os chamados Navios-Usina possuem uma rica e importante contribuição ainda pouco explorada.

O trabalho analisa a trajetória do navio-usina *Seapower* e suas contribuições para memória técnica e científica do setor energético brasileiro. Modelo de produção energética pouco explorado em pesquisas, o objeto em questão possui uma fascinante trajetória de 47 anos entre distintos países e por todo território brasileiro, nos convidando, mais do que pelo seu potencial de abastecimento, para observar a própria história do setor ao longo do século XX, bem como os tratamentos e, neste caso, descaso com parcela do patrimônio industrial.

Em diálogo com os debates entre História e bens patrimoniais e com a historiografia do setor energético, a partir de um mote documental, de diários de bordo, jornais, relatórios governamentais e fontes orais, a análise desta trajetória contribui diretamente para tecermos considerações sobre nosso patrimônio energético, experiências técnicas e tecnológicas de acordos de cooperação nacionais e internacionais, bem como para entendermos como a história do setor energético pode contribuir para ampliação do conhecimento sobre as relações de cooperação existentes no próprio desenvolvimento e criticamente sobre suas lacunas e problemáticas que ainda permeiam o setor energético nacional.

O NAVIO-USINA *SEAPOWER*: DA ÉPICA TRAJETÓRIA AO POTENCIAL PATRIMONIAL

No alvorecer do século XXI as formas de consumo, produção e distribuição de recursos energéticos ainda despontam como um dos principais debates necessários junto ao desenvolvimento da sociedade. Seja em programas de aceleração do crescimento, como propostos no Brasil, ou novas formas de produção renováveis, como biocombustíveis e energia solar, o debate expõe novas demandas de fornecimento e necessidades em escala global.

Pontuar esta dinâmica do setor é relevante justamente para observarmos como a inserção do objeto aqui analisado compõe um outro, e não tão novo, segmento de produção energética: o do abastecimento a partir de navios-usina. E, como debatido pela historiografia especializada (HUGHES, 1989; VARGAS, 1996; MAGALHÃES, 2000), desde a segunda metade do século XIX o progresso técnico e tecnológico das sociedades caminhou intimamente ligado ao desenvolvimento de novas formas de abastecimento energético. E mesmo não sendo o foco apresentar este debate, entende-se que seu advento alterou decisivamente o panorama industrial e as relações capitalistas em curso, em regiões industrializadas ou em vias de industrialização, influindo, não de forma homogênea e nem sempre positiva, nas próprias relações entre as nações.

E neste caso a trajetória de análise desta pesquisa, qual seja, a partir da década de 1940, demonstra como a necessidade de alternativas para abastecimento energético no país revelam não somente a demanda, mas a própria crise do setor. E mais do que isto, a chegada do navio-usina no início da década de 1950 revela como o processo de desenvolvimento industrial nacional caminhou intimamente atrelado à produção e oferta energética que aqui se estruturaram por meio do capital internacional, junto a espaços atendidos por empresas como *Light e Amforp*, como exemplos. Para muitos autores, como Sônia Seger (2012), isto decorreu do fato de o setor energético não ser posto como um "projeto de desenvolvimento nacional", ao menos entre fins do XIX e a primeira metade do século XX, se articulando o país mais como zona de expansão de desenvolvimento estrangeiro junto às graduais demandas locais.

O momento em que se inicia a trajetória do objeto em análise, o período pós-Segunda Guerra Mundial, marcaria o fortalecimento das relações do setor energético com o capital estrangeiro. Atrelado a um cenário internacional polarizado e, em nosso caso, alinhado à política norte-americana, que tendia a uma abertura comercial para fluxo de capitais privados sem compromissos financeiros objetivos (TOTA, 2000; BASTOS, 2001), o capital nacional fora em busca de estabelecer novos acordos de cooperação e estratégias paliativas para sanar a crise energética. Por parte das empresas privadas, as principais alegações para crise pairavam sobre as baixas tarifas praticadas e a dificuldade de compra de equipamentos elétricos, resultado do vigente conflito mundial (LIMA, 1989).

E, dentre este mote de ações, encontra-se a chegada da termelétrica flutuante. De origem e construção norte-americana, o navio-usina (também denominado usina flutuante e térmica flutuante na documentação) foi construído com o objetivo de abastecer o exército aliado em locais estratégicos durante a Segunda Guerra Mundial. A cargo do engenheiro Walker Cisler, na época diretor da empresa Brascan/*Brookfield, foram projetadas térmicas flutuantes* estruturadas para enfrentar o alto mar e equipadas com um pequeno poderio bélico. No início da década de 1940 seriam projetadas quatro embarcações (*Resistance,*

Inductance, Inpedance e a Seapower (nosso futuro Poraquê), preparadas com uma estrutura técnica pertinente de ser destacada, até para futuras análises.

O *Seapower* possuía conversores de frequência de 50 e 60 Hz, com unidade geradora de 25 MW e 30 MW (dependendo da necessidade), funcionando a partir de turbinas a vapor, com duas caldeiras a óleo combustível, com cerca de 154 toneladas valor/hora. Em seus mais de 109 metros fornecia, além da produção energética, estrutura para cerca de trinta pessoas, com compartimentos que iam de cozinha, camarotes, a um pequeno frigorífico (EELETRONORTE, 2010).

Em relação à trajetória das embarcações durante a guerra, muitas lacunas ainda permanecem, abertas para a continuidade da pesquisa. Mas, de antemão, a documentação nos revela distintas trajetórias, que vão desde Londres ao norte da África e uma frustrada passagem pelo Pacífico. Após sua última parada no rio Tâmisa, Inglaterra, e um pouco antes do fim do conflito, o navio *Seapower* voltaria a América, sendo alocado para serviços em Porto Rico até iniciar sua trajetória em terras brasileiras, na década de 1950. E, ao longo dos próximos 40 anos, a termelétrica flutuante percorreria mais de sete mil quilômetros na América do Sul, contribuindo intimamente para o entendimento não somente de suas histórias e memórias, mas para uma análise das próprias transformações do setor energético nacional.

Nesta passagem pelo país, que remonta entre início da década de 1950 até início dos anos 1990 muitos elementos podem ser explorados e analisados: das relações técnicas e tecnológicas do setor, passando pelas crises e racionamento energético até o debate sobre os caminhos do patrimônio industrial.

Assim, em 1950, por intermédio do grupo Light, a termelétrica flutuante *Seapower* atracaria na baía de Guanabara, adquirida pela *Brazilian Hydroeletric Company* e posteriormente integrando, ao longo da década, o sistema da Companhia Brasileira de Energia Elétrica (Contrato..., 1957). Logo batizada de Piraquê e a cargo da supervisão da Marinha, sua chegada era aguardada com o objetivo de complementar o fornecimento irregular de alguns bairros da cidade do Rio de Janeiro. Sobre a situação do estado, em uma rápida observação pelos periódicos da época pode-se constatar que era definida como “calamitosa e indigna”, fato que não teria tido grandes alterações com o início do funcionamento do navio. Isto porque, segundo as manifestações populares registradas pelos periódicos, a presença da embarcação, sob o comando do almirante Magaldi, apenas atenderia a um plano de distribuição privilegiando algumas regiões da cidade, como Copacabana e Jóquei Clube, deixando o restante da cidade à luz de velas.

Esta situação se repetiria em sua trajetória pelo sul do Brasil, momento em que adentraria o fornecimento em localidades como Porto Alegre e um rápido empréstimo a Montevidéu, no Uruguai (CEEE, 1968), até sua partida, sem volta, para a porção norte do país. Última região na qual prestaria serviços, o navio chegaria primeiramente a Manaus por intermédio da compra pela Companhia de Eletricidade de Manaus, em 1975, sendo posteriormente deslocado para Belém, em 1978, adquirido pela então recém-criada Eletronorte.[33] A partir deste momento a documentação passa a destacar um novo nome para a termelétrica: Poraquê, em alusão ao peixe elétrico originário e habitante da região amazônica.

[33] Centrais Elétricas do Norte do Brasil, lei n. 5.824 de 14 de novembro de 1972, constituída em 20 de junho de 1973. Inicialmente instalada no Rio de janeiro, teve sua sede transferida para Brasília dois anos depois.

Esta passagem pelas duas capitais, Manaus e Belém, ocorrera devido aos constantes apagões que assolavam a porção norte décadas, região ainda em processo de conexão com o sistema nacional energético. Ainda contando com as antigas térmicas Tapanã I (1956), Miramar (1974) e Tapanã II, de 1979, a ampliação da oferta de eletricidade sempre constituiu um evento público famoso na cidade e logo nas primeiras semanas atracado no porto belenense a embarcação atrairia o público para ver a tão falada "máquina da Segunda Guerra", sendo logo apelidada de Princesinha do Guajará, em referência a sua localização nessa baía (ELETRONORTE, 2010).

Sua passagem por Belém apresentou uma pluralidade de problemas técnicos que, por um lado, dificultaram seu uso prolongado e, por outro, ampliaram o *know how* dos operadores das térmicas e empresas locais. Estrutura esta que não atendia nem mesmo o próprio uso da embarcação, visto que o navio foi pensado e construído para regiões frias, e que em terras paraenses a permanência e manuseio das caldeiras e dificuldade na troca de equipamentos fizeram com que ao longo da década de 1980 seu uso se tornasse cada vez mais complexo. E tal cenário marcaria, após esta rica e ampla trajetória, o seu triste fim. O Poraquê ficaria em desuso durante alguns anos na cidade de Belém até a autorização do governo federal junto à Eletronorte, por meio da lei n. 8.286, de 1991, para doação de sua carcaça para o município de Cametá-PA. Restava agora a última função, ser naufragado na orla da cidade para se tornar "quebra-ondas" e conter o processo de erosão na orla da cidade, provocado pelo rio Tocantins, no qual até o presente momento pode ser visto, cada dia mais a sumir rio adentro.

DA "FÚRIA" DE SEU CRIADOR AO (DES)CASO COMO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

Possuidor de uma trajetória digna de uma minisérie, isso não impediu o destino trágico de nosso Poraquê. Mais do que um observador da história brasileira entre as décadas de 1950 a 1990, sua passagem o transforma, conjuntamente, em objeto e fonte para uma pluralidade de possibilidades de análise, dentre elas os caminhos do setor energético e seu patrimônio.

Mesmo sendo um trabalho em desenvolvimento, alguns apontamentos e resultados sobre estas relações podem ser alçados. Desde a gradual ampliação e interesse pelo setor energético enquanto campo de pesquisas na década de 1980 pode-se observar a criação de projetos e centros de documentação que possibilitaram tanto seu desenvolvimento quanto os debates no que tangem a seu patrimônio. [34] E neste aspecto, em primeiro lugar, pontuo que uma imersão nas trajetórias e memórias deste Navio-usina contribui diretamente para sua análise enquanto patrimônio industrial, entendendo que, como pontuado pela carta de Nizhny Tagil (2003) não podemos limitar os monumentos industrias a determinados tipos de construções. Ao contrário, seu entendimento reside em sua articulação dentro de um repertório técnico e tecnológico que engloba ambientes naturais e humanos ante a ação industrial.

Assim, as memórias e intervenções emaranhadas na trajetória do navio fornecem um rico aparato histórico, tecnológico e patrimonial para o setor, em plurais fases e formas do sistema energético (geração, transmissão e a própria distribuição). E o Poraquê atuou em

[34] Podemos destacar eventos como I Seminário Nacional de História e Energia, (1986), Congresso Internacional de História e Energia (1987), e iniciativas como o Centro da Memória da Eletricidade no Brasil (1986), Fundação Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento (1998) e Projeto Eletromemória (2008).

todas estas funções. Conjuntamente, seu valor arquitetônico e científico nos convida a (re) pensar, como pontuado por Kuhl (2010) como um “patrimônio da industrialização”, alargando sua compreensão para além de um local em si, mas para o complexo de relações que existem no processo industrial, como é o caso do setor energético.

Por fim, mas não seu findar, a pesquisa realizada até o momento revelou outro importante aspectos das relações do objeto com o patrimônio industrial: o tratamento documental. Observa-se, por um lado, que a análise tem potencialmente nos relevado novas interfaces documentais que podem contribuir para compreensão do setor energético e seu patrimônio. Um bom exemplo a ser destacado é o uso dos diários de bordo como fonte técnica e social. Como pontuado anteriormente, o navio-usina percorreu países e estados brasileiros em distintos momentos de nossa história presente, revelando muitos aspectos de suas relações técnicas em cada momento histórico. Decorrente de contratempos no processo de pesquisa, como a pandemia, muitas fontes ainda não estão abertas a consulta ou tiveram que ser interrompidas até o momento.

Por outro lado, a pesquisa tem revelado que, mesmo com avanços e importantes projetos de preservação da memória do setor a documentação ainda é marcada pela dispersão, descaso e descentralização (PAZIN, 2012). Tendo percorrido mais de quatro estados brasileiros parte da trajetória ainda é nebulosa, principalmente por mudanças ocorridas a partir de meados da década de 1990, non qual grande parte das empresas foi permeada por processos de privatização e muitos arquivos foram descartados.

No mais, para além dos documentos, nossa principal fonte, objeto e memória patrimonial ainda jaz na orla de Cametá, estado do Pará. Seu criador, o engenheiro Walker Cisler veio ao Brasil tentar recuperá-la, mas sem sucesso, indo “enfurecido” de volta aos Estados Unidos. Enquanto isso, suas coirmãs, os navios *Inpedance* e *Inductance* se encontram na Ilha do Mindanao, nas Filipinas e sob os cuidados da marinha norte americana, na Ilha de Guam, ambos totalmente restaurados e preservados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mais do que encerrar este debate, que ainda está permeado por uma pesquisa em andamento, entendo que a trajetória da térmica em terras brasileiras também pode ser analisada a partir do debate sobre nosso patrimônio energético. Entende-se que a partir da década de 1980 pode ser observada a ampliação ou mesmo o fortalecimento de debates e a criação de instituições voltadas para a preservação da memória do setor, criando centros de documentação, museus e revitalizando antigas usinas e pequenas centrais hidrelétricas, as PCHs.

A singularidade da trajetória da embarcação, perpassando diversos estados e países, oferece a possibilidade de analisar o próprio processo de estruturação do setor, possuidor de dinâmicas e situações específicas em cada espaço, bem como entender diretamente os debates sobre as distintas formas de produção energética e seu patrimônio e as relações de transferências técnicas e tecnológicas em acordos de cooperação nacionais e internacionais.

Desta forma, mesmo que o destino de nossa Poraquê tenha passado despercebido destas práticas e concepções, sem julgar as mentalidades e necessidades de seu período, nos ajuda a (re)pensar nossa própria dinâmica patrimonial industrial e lançar novas possiblidades sobre outros objetos ainda espraiados pelo país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BASTOS, P. **A dependência em progresso:** fragilidade financeira, vulnerabilidade comercial e crises cambiais no Brasil (1890-1954). Tese (Doutorado em Economia) – Universidade de Campinas, Campinas, 2001.

CEEE. **Relatório de atividades.** Porto Alegre, Oficinas Litográficas,1968.

CONTRATO de locação da Usina Termelétrica Piraquê, 1957. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1957.

ELETRONORTE 20 anos. **Corrente Contínua**, n. 233, jul.-ago. 2010.

HUGHES, T. **American Genesis:** a century of invention and technological enthusiasm. New York: Penguin, 1989.

LIMA, J.L. **Estado e setor elétrico no Brasil:** do Código de Águas à crise dos anos 1980 (1934-1984). Tese. Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade; Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

MAGALHÃES, G. **Força e luz:** eletricidade e modernização na República Velha. São Paulo: Unesp; Fapesp, 2000.

Mugayar Kühl, B. **Patrimônio industrial:** algumas questões em aberto. *arq.Urb*, (3), 23–30, 2010.

PAZIN, Marcia C. de Carvalho. Fontes para a história do setor elétrico de São Paulo. In: MAGALHÃES, Gildo (Org). **História e Energia:** Memória, informação e sociedade. São Paulo: Alameda, 2012.

SEGER, S. Marcos constitutivos do setor elétrico brasileiro. In: MAGALHÃES, G. (org.). **História e energia:** memória, informação e sociedade. São Paulo: Alameda, 2012.

TOTA, A. **O imperialismo sedutor.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

VARGAS, M. Os filtros sociais da tecnologia. **Revista USP**, São Paulo, n. 28, p. 222-231, dez.-fev. 1995-1996.

Entre linhas: desvios e transbordamentos as margens do Córrego do Veado na malha urbana de Presidente Prudente/SP

Vitória Lisirée Passarini <vitoria.passarini@unesp.br>

Hélio Hirao <helio.hirao@unesp.br>

INTRODUÇÃO

Foi com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana que a região até então pouco explorada no extremo oeste do estado de São Paulo, conheceu as primeiras intervenções de sua paisagem. A região era o destino final daqueles que se lançavam no território em busca de terras para o cultivo do ouro verde[35]. As vilas Manoel Goulart e Marcondes, fundadas respectivamente as margens oeste e leste da estação ferroviária sobre o espigão divisor de águas das bacias do rio Santo Anastácio a oeste e do Peixe a leste, como mostrado na figura 1, deram origem ao núcleo urbano inicial da cidade:

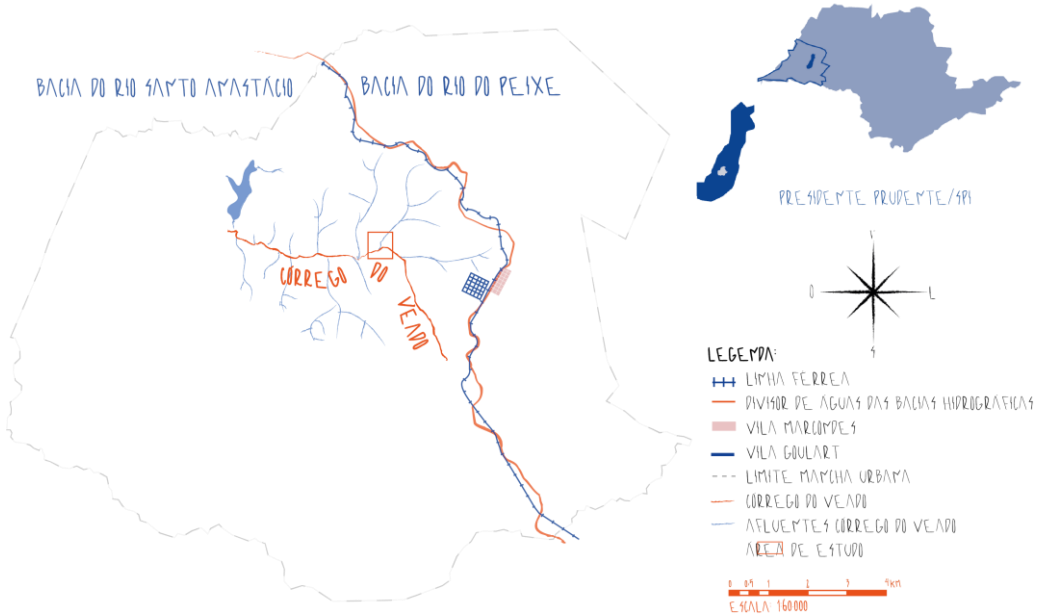


Figura 1. Mapa esquemático das vilas Manoel Goulart e Marcondes junto ao espigão divisor de águas das bacias do rio Santo Anastácio (oeste) e Peixe (leste). Fonte: Autores(2024).

De acordo com Sposito(1983), a ocupação da região diferencia-se das outras áreas ocupadas com o cultivo do café. Enquanto nas áreas mais antigas, próximas ao litoral, o

[35] Fagundes(2018) utiliza o termo “Ouro Verde” para referir-se a monocultura de café, principal produto de exportação da economia nacional à época de ocupação da região da Alta Sorocabana.

café buscava a ferrovia para seu escoamento até o porto, no extremo oeste paulista a ferrovia foi em busca das terras para o cultivo do café. Nesse sentido, “a terra já havia se transmutado em mercadoria, tanto assim que os núcleos urbanos nasciam para estear a sua comercialização”(Sposito, 1983, p. 64).

Sobre o processo de ocupação da paisagem pelo traçado urbano, Fagundes(2018) chama a atenção pelo caráter civilizatório da paisagem selvagem do sertão aliada aos investidores da linha férrea:

> “[...]fica evidente, que num passado recente a região foi vista apenas como uma área de exploração, onde os índios foram os primeiros a serem sacrificados e a mata devastada. Posteriormente a retirada da mata para o cultivo das monoculturas e, posteriormente, os campos de pastagem, causando, consequentemente, o desgaste e erosão do solo, o assoreamento dos rios e a morte das nascentes.”(FAGUNDES, 2018, p. 104)

Nesse sentido, ainda de acordo com a autora, o traçado urbano das vilas em formato de grelha era implantado sobre a paisagem afim de facilitar a ocupação das glebas e ignorando-se nesse movimento os principais elementos naturais estruturantes da paisagem como o relevo, vegetação, corpos d’água e seus territórios: nascentes, áreas de várzea e fundos de vale. Todos sendo ocupados da mesma maneira pelo traçado ortogonal que estendendo-se sobre todas as áreas como numa folha em branco.

Diante disso, este estudo investiga a paisagem do Córrego do Veado na cidade de Presidente Prudente, marcada pelas ausências e invisibilidades em seu contexto urbano. O recorte escolhido, trata-se de um trecho onde o Córrego pode ser visto e sentido pela primeira vez no perímetro urbano, com resquícios de uma mata ciliar em suas margens em constante transformação a partir do contexto urbano. Parte-se de um olhar ecosófico para pensar e discutir o habitar da paisagem em questão a partir de seu contexto atual, bem como reconhecer em meio as suas resistências. Através da metodologia da deriva e da cartografia, este estudo incorpora os transbordamentos que acontecem através das linhas rígidas do concreto e das brechas como forma de reconhecimento das narrativas outras sobre a paisagem e do seu habitar, buscando que indiquem caminhos possíveis para a sua preservação. Por fim, este estudo reconhece em meio as camadas invisíveis que compõem a relação entre os corpos que habitam o cotidiano urbano no recorte escolhido a desconstrução da narrativa da preservação da paisagem em questão, pensada também a partir da lógica colonizadora dos espaços.

HABITAR ECOSÓFICO

Pretende-se aqui desenvolver a ideia do habitar da paisagem enquanto dispositivo ecosófico capaz de ressingularizar os corpos outrora invisibilizados no contexto da produção da paisagem urbana. Busca-se através disso, identificar as práticas que potencializam as apropriações dos corpos no espaço, bem como seus transbordamentos e resistências ao processo de laminação das subjetividades em curso no contexto da produção da paisagem urbana. Para isso, parte-se da definição de paisagem construída por Besse(2013) na qual as Paisagens são espaços de pertencimento nas quais: “Estamos inseridos, antes de serem objetos de contemplação ou de criação. Nós habitamos as paisagens, não nos satisfaz observá-las com um olhar distraído ou desconsertado. Não nos satisfaz querê-las ou querê-las transformar”. (BESSE, 2013, p.35).

Nesse sentido, de acordo com o autor, o espaço habitado transcende o espaço geométrico, bem como seus limites rígidos, pré-estabelecidos por visões generalistas sobre o espaço.

O habitar, por sua vez, é da ordem do sentir e do afetar-se, capaz de ressingularizar os corpos e as subjetividades que se põem a girar enquanto peões enlouquecidos sem enganchar-se em nos territórios reais da existência. Através da sua substancialidade afetiva (Besse, 2013,p.36) a paisagem do cotidiano, transforma os corpos que nela tecem suas experimentações.

Guattari(1990) expressa o processo de laminação das subjetividades individuais e coletivas, das relações ecológicas, mas também das paisagens e dos afetos, enquanto resultado de uma produção de identidade coletiva de mídia, cada vez mais homogênea, destinada exclusivamente ao consumo. Diante disso, o autor propõe a ecosofia enquanto conjunto de práticas que visam a (re)singularização dos processos humanos e não-humanos no planeta terra. Trata-se de uma articulação ético-política, capaz de bifurcar os processos homogeneizadores em curso nos três registros ecológicos: das relações sociais, do meio ambiente e da subjetividade humana, a fim de criar saídas possíveis para os processos homogeneizadores das paisagens, dos modos de vida e etc.

Assim, a ideia de paisagem enquanto dispositivo ecosófico, visa considerá-la para além de sua materialidade física, mas a partir de suas especificidades e dos territórios existenciais que dela emanam, como mostrado através cartografia de forças e afetos, Figura 2, os territórios existenciais as margens do córrego do veado, que transbordam seus significados para além dos limites urbanos. De outro modo, as paisagens habitadas refletem um dispositivo capaz de (re)territorializar os corpos que outrora permaneceram alheios ao traçado urbano, flutuantes e indiferentes ao lugar. A paisagem ecosófica existe no momento em que os corpos experimentam o espaço vivo da paisagem e criam a partir dai a noção de pertencimento a partir do reconhecimento da pasiagem.

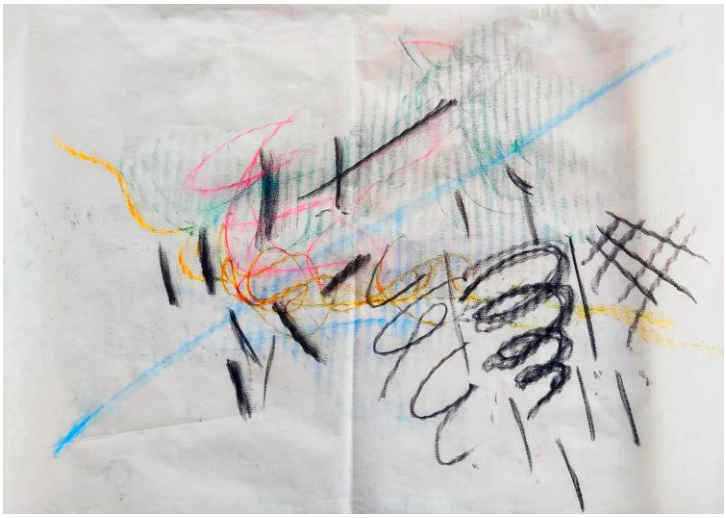


Figura 2. Cartografia de forças e afetos: expressões do habitar da paisagem ecosófica.
Fonte: Autor(2023).

TRANSBORDAMENTOS

A fim de apreender a paisagem no contexto de estudo, bem como identificar as pistas e as resistências, este estudo adota a Deriva e a Cartografia como metodologia. O método da

Deriva consiste na apreensão da paisagem através do caminhar. Para Besse (2013), o caminhar é a principal ferramenta de percepção da paisagem. Segundo Rocha e Santos (2023, p.1), trata-se de inscrever-se na cidade, deixando-se atravessar por seus acontecimentos, e articulando uma possível pedagogia das demandas e singularidades que compõem a cidade. Passos, Kastrup e Escóssia (2015), descrevem os tipos de atenção empregados durante a deriva: a atenção do tipo geral, cujo objetivo é captar os elementos do entorno como um todo. E o tipo “janela atencional”, na qual visa-se dar foco a um ponto e obter-se maior grau de detalhes do processo averiguado.

A cartografia e à deriva subvertem a ideia de método científico e se aproximam da antiga arte do flanar, das errâncias urbanas e do relato. Para Passos; Barros (2015, p. 30) “o pesquisador cartógrafo mergulha no plano da experiência, lá onde conhecer e fazer se tornam inseparáveis, impedindo qualquer pretensão à neutralidade ou mesmo suposição de um sujeito e de um objeto cognoscentes prévios à relação que os liga”. De acordo com os autores, ambos cartógrafos e objeto fazem parte de um mesmo plano implicacional do conhecimento e, mais dos articulados em razão dele, ambos se constituem mutuamente através do plano. Por esse motivo, a deriva cartográfica é considerada um método-intervenção de fazer ciência.

A perspectiva descrita a seguir é a do corpo feminino, jovem e cujo caminhar é uma rotina necessária. Trata-se de um caminhar pela cidade que por vezes é apressado e demasiado atento às possíveis situações de risco na cidade. Este estudo provém de um processo cartográfico resultante do habitar as margens do Córrego do Veado em Presidente Prudente-SP. A área de estudo, Figura 3, se trata de um terreno onde ocorre o encontro das águas do Córrego do Veado e um de seus afluentes, o Córrego da Colônia Mineira. O terreno fica localizado no coração de um importante nó comercial da cidade: Conecta o novo centro comercial da cidade ao antigo no quadrilátero inicial urbano, cercado por importantes avenidas que conectam e redistribuem o fluxo a outras partes da cidade, são elas: Av. Coronel Marcondes, Av. Washington Luís (eixo com o quadrilátero central) e Av. Salim Farah Maluf(eixo com outros nós da cidade):

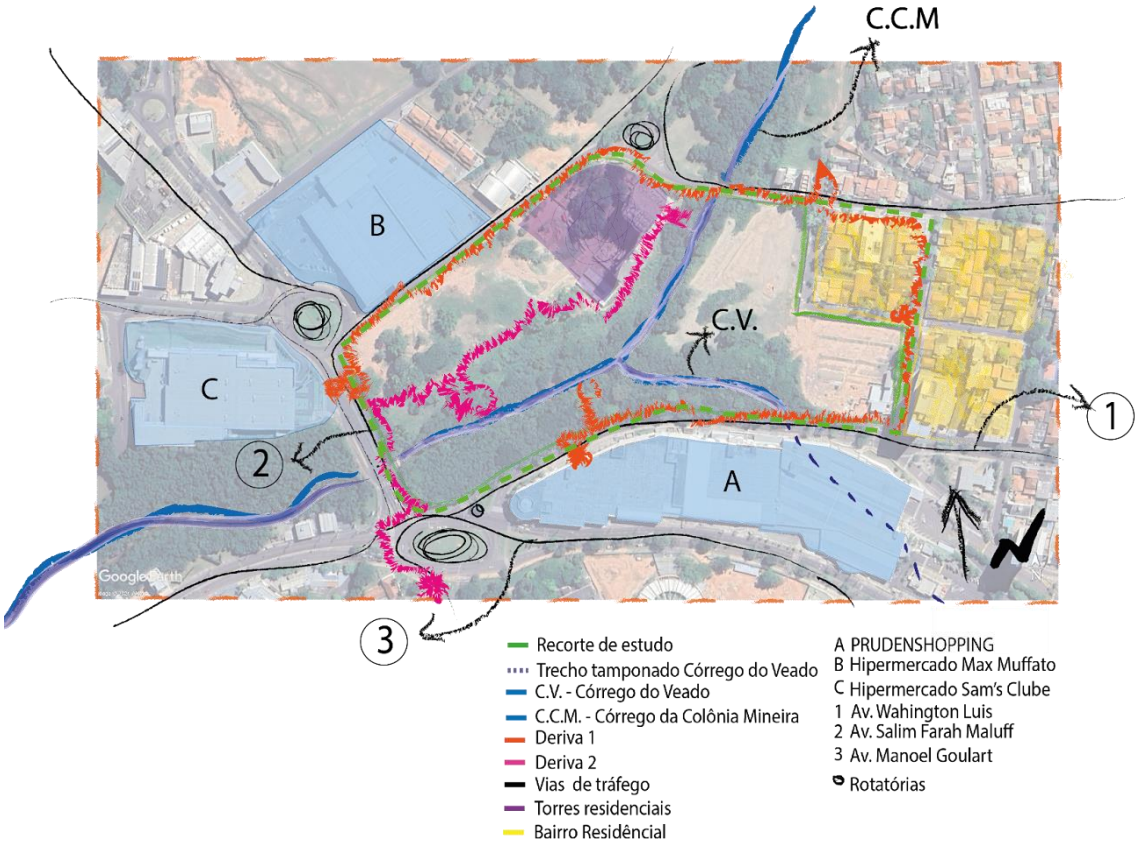


Figura 3. Cartografia de forças e afetos: expressões do habitar da paisagem ecosófica.
Fonte: Autor(2023).

Derivas (realizadas entre os dias 28/06/2023 e 29/06/2023, ambas no período vespertino)

Ao cruzar a ponte sobre a Av. Salim Farah Maluf é possível ver o córrego correndo pequeno s. À medida que se avança pela calçada, os portões, assim como a ponte, interrompem a paisagem tomada de capim alto, grades e o arame farpado que cercam o terreno. Por ali, é possível adentrar o território do córrego, e ver a cidade de outro ângulo, de dentro das grades, e por debaixo da ponte por onde o córrego segue seu caminho. As barreiras entre corpo e paisagem, entre a cidade "formal" e a informal, cercada pelas grades, inacessível para as pessoas que habitam do lado de fora das grades, se colocam à medida que o corpo experimenta o espaço. A ponte, Figura 5, esconde sob o concreto o caminho do córrego e a sua identidade. As grades, tapumes com seus arames retorcidos e suas aberturas indicam que para além da entrada restrita, os corpos anônimos habitam o lugar Picham a ponte, se apropriam e deixam pistas no percurso. A cartografia, Figura 5, vai em busca das pistas deixadas pelos habitantes, que contam a história de seu processo de habitar. As roupas, sapatos, lixo, pegadas na terra, chapéus de cowboys, colchões, terra fofa, molhada, seca, são indícios da vida que acontece ali. E, não só onde a apropriação é autorizada pela cidade.

Figura 4. Ambiencias sob a ponte na Av. Salim Farah Maluf, em um trecho não tamponado do córrego do Veado em Presidente Prudente/SP. Fonte: Autor(2023).

Figura 5. Transbordamentos das forças e afetos em um trecho não tamponado do córrego do Veado em Presidente Prudente/SP. Fonte: Autor(2023).

CONSIDERAÇÕES TRANSITÓRIAS

Por fim, tudo isso se trata, como aponta Guattari (1990), "[...] da produção de existência humana em novos contextos históricos". Se no contexto atual o homem se coloca como centro das relações para com o mundo, a partir do habitar ecosófico as relações humanas passam a ser o nó que transborda através das relações o rizoma. No contexto da paisagem ecosófica o corpo é palco dos acontecimentos do mundo. Não um corpo humano que vive para consumir, e que apenas existe dentro de si. Mas corpos participativos na paisagem, que ecosófica, liga-se a eles através dos processos que ocorrem de fora para dentro, dos afetos.

Diante dessa perspectiva, a paisagem ecosófica coloca-se como centro de todas as mudanças no campo da subjetividade, é o dispositivo ecosófico "capaz de operar no sentido de uma re-singularização individual e/ou coletiva" (GUATTARI, 1990, p.15). Capaz de reconfigurar os corpos sejam eles naturais, existenciais, de carne e osso ou de água, operados pela matéria do urbanismo como peões flutuantes sobre um tabuleiro raso. Irrompe-se através da experimentação do corpo na paisagem as linhas rígidas do concreto. Como averiguado por esta pesquisa, a paisagem em questão não é (p)reservada em prol da qualidade de vida na cidade, e da ativação dos corpos no cotidiano urbano, mas aos interesses rentáveis em mantê-la enquadrada, presa, restrita à moldura das janelas, das grades, das pontes, enquanto uma realidade distante do corpo.

AGRADECIMENTOS

A bolsa PIBIC REITORIA UNESP que está possibilitando o desenvolvimento da pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BESSE,Jean-Marc.**Estar na paisagem, habitar, caminhar.** In CARDOSO; Isabel L. Paisagem Património.Porto: Dafne Editora, 2013.

FAGUNDES,B.**As águas da cidade de Presidente Prudente- SP - Brasil:Memória e representação social.** Tese (Doutorado)- Curso de Geografia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"-Faculdade de Ciências e Tecnologias, Presidente Prudente-SP, 2018. GUATTARI, F.As três ecologias. São Paulo:Papirus, 2001.

GUATTARI, F. **As três ecologias**. Tradução Maria Cristina F. Bittencourt. Campinas: Papirus, 1990.

PASSOS, E.; Kastrup, V.; Escóssia, L. **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**.Porto Alegre: Sulina,2015.

Paisagem industrial às margens do Rio Piracicaba: questões sobre a preservação do patrimônio histórico na cidade de Piracicaba-SP

Julia Farah Ribeiro <farah.julia@unifesp.br>

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem o intuito de apresentar uma análise acerca da preservação de antigos conjuntos industriais situados às margens do Rio Piracicaba, eixo fluvial que percorre parte do interior do Estado de São Paulo.

As questões aqui colocadas fazem parte de pesquisa de doutorado desenvolvida pela autora, em fase inicial, na qual se propõe dialogar com as áreas do patrimônio industrial e paisagem cultural, atrelando-as aos campos da arquitetura e arte, a fim de identificar a legibilidade dos valores culturais na escala da paisagem.

Para este texto foi traçado um recorte mais específico entre os objetos de estudo. Assim, serão expostas reflexões sobre a preservação de dois conjuntos industriais da cidade de Piracicaba: o Engenho Central e o Engenho Monte Alegre.

Esses dois conjuntos foram reconhecidos como patrimônio cultural por meio de tombamentos municipais e estaduais. Historicamente esses espaços pertenceram a um mesmo processo de desenvolvimento econômico e urbano, entretanto, nota-se que hoje as práticas preservacionistas recaem sobre eles individualmente. Nesse sentido, é importante apontar que criar políticas de preservação inter-relacionadas poderia ser uma maneira de fortalecê-los. Acredita-se que a análise de conjuntos históricos pelas lentes da paisagem nos permite transitar entre escalas e enxergar melhor as permanências e sobreposições dos tempos, privilegiando as relações em detrimento dos objetos isolados.

ALARGAMENTOS CONCEITUAIS: DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL ÀS PAISAGENS INDUSTRIAIS

No campo do patrimônio, o reconhecimento dos bens de interesse cultural e arquitetônico faz parte do processo evolutivo em que se registram mudanças sociais e culturais, e que por meio de constantes debates (marcados, principalmente, nas Cartas Patrimoniais desde o século XX) tende a se ampliar e abarcar novas aquisições no que tange aos conceitos e as práticas.

A partir da evolução conceitual veem-se iniciativas de seleção e proteção de bens e conjuntos que cada vez englobam uma gama maior de expressões de arquitetura.

Para a arquiteta e pesquisadora Beatriz Mugayar Kuhl (2008) o interesse pela preservação do patrimônio industrial é relativamente recente se comparado com a preocupação por outros tipos de manifestações culturais. De acordo com a definição apresentada na Carta

de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), o patrimônio industrial abarca os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico e (...)"englobam edifícios e maquinaria, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação" (Definição do patrimônio industrial, *in* Carta de Nizhny Tagil, 2003).

Mais recentemente, a Carta de Dublin para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial (TICCIH, 2011) ampliou os debates no sentido da escala de conservação, apontando que o significado e o valor do patrimônio industrial são intrínsecos aos próprios sítios e estruturas, e estão expressos na paisagem industrial, nas memórias, nas artes e também nos costumes.

Nesse sentido, nota-se uma evolução na percepção de que o patrimônio cultural é resultado das intervenções humanas sobre o meio ambiente. A combinação entre as ampliações, tanto das categorias de preservação como da abrangência da proteção legal – partindo dos monumentos até sítios e conjuntos arquitetônicos variados – se deu, por exemplo, na delimitação do conceito de paisagem cultural (UNESCO, 1991)[36], outro campo relativamente recente na área da preservação do patrimônio.

De acordo com a Carta de Bagé – Carta da Paisagem Cultural (IPHAN, 2007) –, paisagem cultural é:

> (...) "O meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma de todos os testemunhos da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com o homem, passível de leituras espaciais e temporais" (IPHAN, 2007).

Percebe-se, portanto, que a análise de conjuntos arquitetônicos industriais possibilita a adoção de uma abordagem múltipla, seja por considerar que estes caracterizam áreas produtivas variadas e com uma diversidade de soluções construtivas ainda emblemáticas em nossas cidades, ou pela necessidade de se evidenciar as inter-relações entre natureza/cultura e meio físico/formação territorial.

A partir dessa reflexão, cumpre mencionar que o desenvolvimento do Estado de São Paulo nos séculos XIX e XX foi marcado pelos ciclos agroindustriais, especialmente do café e da cana-de-açúcar. Os lucros advindos da produção agrícola permitiram a produção de grande estoque arquitetônico e artístico que hoje é reconhecido como de interesse ao patrimônio cultural, mas que ainda carece de estratégias no campo da preservação.

O RIO E A CIDADE: PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CIDADE DE PIRACICABA

O rio Piracicaba foi utilizado entre os séculos XVIII e XX como rota fluvial de acesso aos Estados de Mato Grosso e Paraná para abastecimento de engenhos, fazendas de cana-de-açúcar e café. Assim, atravessa uma das regiões de ocupação mais antigas do Estado de São Paulo, tendo como ponto principal a cidade de que dá nome ao rio.

[36] O conceito de Paisagem Cultural foi indicado pela UNESCO, em 1991, como categoria específica do patrimônio cultural. Como consequência da definição conceitual, em 1995 o Conselho da Europa também regulamentou a sua proteção em território europeu, por meio da Recomendação R(95)9 e, no ano 2000, pela Convenção Europeia da Paisagem. No âmbito nacional, destaca-se a publicação da Portaria nº 127 (IPHAN, 2009), que instituiu a denominação de Paisagem Cultural Brasileira e a chancela como novo instrumento jurídico para sua proteção.

Em Piracicaba, o rio foi responsável por respaldar o crescimento urbano, econômico e cultural.

Esta cidade é considerada a sede da mais antiga região canavieira paulista (TERCI, et. al. 2010). As primeiras plantações de cana-de-açúcar foram introduzidas na segunda metade do século XVIII e perduraram mesmo durante o auge da expansão cafeeira. A significativa produção em Piracicaba foi possibilitada, principalmente, pela existência de dois importantes engenhos: o Engenho Central e o Engenho Monte Alegre.

Engenho Central

O Engenho Central de Piracicaba foi fundado pelo Barão Estevão Ribeiro de Rezende em 1881 e compreende conjunto fabril de grande porte localizado na margem direita do Rio Piracicaba.

Sobre sua história, sabe-se que foi criado a partir da associação de capitais nacionais e estrangeiros, com o objetivo de substituir o trabalho escravo pelo assalariado e pela mecanização. Devido a dificuldades financeiras e de manutenção, foi vendido para a Societé Sucrérie Brèsiliennes no ano de 1899, que também não conseguiu mantê-lo em funcionamento.

O Engenho Central foi completamente desativado em 1974 e hoje é utilizado como espaço cultural, artístico e recreativo.

Engenho Monte Alegre

O Engenho Monte Alegre, por sua vez, chegou a ocupar o segundo lugar na produção de cana-de-açúcar da região. Desde o início do século XIX, a fazenda Monte Alegre já havia se especializado no cultivo da cana e produção de seus derivados.

Conta a historiografia local que em 1887 o então proprietário, dr. Pedro Augusto da Costa Silveira, adquiriu as primeiras máquinas necessárias para a criação do engenho. Após sua morte, em 1888, a fazenda e suas benfeitorias passaram por sucessivos processos de compra e venda. Em 1893 foram adquiridas por Antônio Alves Carvalho, que constituiu o Engenho Central Monte Alegre.

No século XX, a posse do engenho passou para Pietro Morganti. Este construiu uma vila de operários com escola, biblioteca, cinema, ambulatório médico e a Capela São Pedro. A construção da capela data de 1936 e tem projeto arquitetônico inspirado na igreja de Bozzano (Itália), com pinturas internas de Alfredo Volpi.

Em meados de 1960 a administração do engenho começou a se diluir em vários proprietários, até a sua desativação. Atualmente, o bairro de Monte Alegre se transformou em centro cultural e gastronômico.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PRESERVADO

Apesar do contínuo alargamento do conceito de patrimônio histórico, nota-se que ainda são poucos os debates que propõe uma leitura correlata dos conjuntos arquitetônicos, até dentro do acervo localizado em uma mesma cidade.

Em Piracicaba não existem, por exemplo, inventários temáticos, instrumento que poderia auxiliar na construção de diretrizes preservacionistas mais direcionadas para as necessidades de áreas de grande porte, como as que abrigam a arquitetura industrial.

No que tange à preservação legal, o Engenho Central foi tombado pelo Estado de São Paulo e pelo município, enquanto o Engenho Monte Alegre é tombado municipalmente apenas.

Tombamento estadual

Acerca dos tombamentos estaduais é possível identificar que em meados da década de 2010 havia um movimento no sentido do reconhecimento de conjuntos industriais como patrimônio cultural e arquitetônico. O reconhecimento do Engenho Central de Piracicaba está inserido neste contexto, seu tombamento aconteceu em 2014.

Para o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT), foram destacados na Resolução de tombamento SC-92/2014 os seguintes argumentos: os elementos do conjunto estão interligados física e simbolicamente aos processos de povoamento e industrialização de São Paulo; o conjunto tem elevado valor simbólico para a memória da população na constituição do território que ocupa; a arquitetura de grande parte do complexo encontra-se preservada e marcada por elementos característicos do sistema produtivo de engenhos centrais, sendo símbolo de um projeto imperial que visava à modernização da produção açucareira nas últimas décadas do século XIX; as edificações sofreram alterações que documentam as próprias transformações do setor açucareiro ao longo de quase um século de atividades em uma região paulista tradicionalmente canavieira.

Cumpre destacar aqui que o CONDEPHAAT evidencia a relação do Engenho Central como parte de um movimento regional e, consequentemente, como parte de um estoque arquitetônico não único e isolado. E, ainda, é clara a relação direta entre este conjunto industrial e seu entorno.

Tombamentos municipais

Analisando-se os bens tombados na cidade de Piracicaba identificam-se dois momentos em que os processos de salvaguarda legal foram realizados. O primeiro aconteceu entre as décadas de 1980 e 1990, com o reconhecimento de edifícios e conjuntos de tipologias variadas, mas ainda baseados na noção de monumento, a exemplo dos tombamentos do Engenho Central (CODEPAC-Decreto nº 5.036/1989) e Capela São Pedro (CODEPAC-Decreto nº 5.458/1991).

Num segundo momento, no começo dos anos 2000, foram tombados outros edifícios que fazem parte do antigo Engenho Monte Alegre: a Colônia composta por casas geminadas construídas no início do século XX e estabelecimentos comerciais e de lazer (CODEPAC-Decreto nº 9.516/2001) e a Escola Estadual Marquês de Monte Alegre (CODEPAC-Decreto nº 9.755/2002).

PRESERVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO

Face às transformações urbanas, observa-se que, via de regra, os instrumentos tradicionais de preservação nem sempre são capazes de gerir um patrimônio cujo olhar vem se renovando cada vez mais rapidamente. Ainda, a urbanização por vezes

desordenada coloca em risco as manifestações materiais e imateriais locais. Nesse sentido, o turismo está sendo usado pelos gestores municipais como ferramenta mais sustentável de reabilitação do patrimônio cultural. Tal movimento pode ser identificado no município de Piracicaba.

Segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Turístico do Município de Piracicaba-PDDT (2013), a cidade apresenta grande oferta de atrativos naturais e histórico-culturais, considerados de elevado potencial turístico. No que tange ao patrimônio cultural, este é elencado no PDDT como elemento primordial para que a prática do turismo atinja melhores resultados econômicos.

Até hoje um dos principais projetos desenvolvidos pela Prefeitura Municipal envolve o rio Piracicaba, é o chamado projeto Beira Rio (2001), cujo objetivo principal é a construção de uma cidade mais sustentável. O início do projeto se deu a partir da elaboração de um diagnóstico antropológico e participativo, intitulado “A cara de Piracicaba” (organizado por STEFANI, 2001).

No diagnóstico há significativa valorização do patrimônio cultural. Encontram-se menções ao “patrimônio invisível da era industrial a beira rio” (STEFANI, 2001, p. 2). Sobre o Engenho Central, diz-se que é preciso “encontrar o espírito do Engenho Central e reconstituir a imagem do engenho total” (STEFANI, 2001, p. 59). E do Engenho de Monte Alegre destaca-se: “a memória de Monte Alegre é a memória da mão colona do cortador e da cortadora de cana notadamente italianos” (STEFANI, 2001, p. 36).

Entretanto, apesar do vasto diagnóstico, na prática, o projeto Beira-Rio não adota uma sistematização e levantamento do patrimônio às margens do rio Piracicaba, especialmente em relação à paisagem e ao patrimônio industrial. O que se nota na cidade é a revitalização de algumas áreas pontuais e melhorias urbanas na orla do rio.

Nesse sentido, reforça-se a necessidade de uma visão mais ampla sobre as possibilidades de atuação do patrimônio cultural nas políticas atuais de desenvolvimento urbano que contribuam com a vocação da cidade – pois apesar do projeto mencionar tanto o Engenho Central quanto o Engenho Monte Alegre, hoje esses espaços configuram conjuntos isolados e desassociados no tecido urbano, ainda que possuam tantas semelhanças em suas histórias, temporalidades e usos. E, portanto, o entendimento e aplicação de conceitos como patrimônio industrial, paisagem cultural e, mais recentemente, paisagens históricas da produção podem ser ferramentas na tentativa de tratar os conjuntos arquitetônicos de forma a promover um diálogo com as práticas preservacionistas em escalas mais amplas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No âmbito do patrimônio, as paisagens podem ser consideradas como observatórios privilegiados onde podemos descobrir, analisar e repensar conflitos territoriais, sociais e culturais (SIMAL, 2014). A análise de conjuntos históricos pelas lentes da paisagem nos permite transitar entre escalas e enxergar melhor as permanências e as sobreposições dos tempos, privilegiando as relações em detrimento dos objetos isolados.

Portanto, com a apresentação desses dois objetos de estudo tenciona-se apontar que, por vezes, os espaços e as paisagens industriais ainda se mantêm presentes nas cidades contemporâneas, porém parecem estar invisíveis ao olhar dialético.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.). **Paisagem cultural e sustentabilidade**. Belo Horizonte: IEDS; UFMG, 2009.

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (CONDEPHAAT). **Resolução 92 de 25/08/14**. Tombamento do Engenho Central de Piracicaba.

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE PIRACICABA (CODEPAC). **Decreto nº 5.036 de 1989.** Tombamento do Engenho Central.

_____. **Decreto nº 5.458 de 1991.** Tombamento da Capela São Pedro.

_____. **Decreto nº 9.516 de 2001.** Tombamento das colônias do Bairro Monte Alegre.

_____. **Decreto nº 9.755 de 2002.** Tombamento da antiga Escola Estadual Marquês de Monte Alegre.

CONSELHO DA EUROPA. **Recomendação R (95) 9**. Sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas, 11/09/1995.

_____. **Convenção Europeia da Paisagem**. Florença, 20/10/2000.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Carta de Bagé - Carta da Paisagem Cultural**. Rio Grande de Sul, 18/08/2007.

_____. **Portaria nº 127 de 30/04/2009**. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Brasil, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos do restauro**. Cotia–SP: Ateliê Editorial, 2008.

PIRACICABA (município). **Plano Diretor de Desenvolvimento Turístico do Município de Piracicaba–PDDT**. SETUR-Secretaria de Turismo de Piracicaba; Universidade de São Paulo–Escola de Comunicações e Artes, ECA/USP–Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo. Piracicaba/SP, 2013.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem cultural e patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

_____. **Os ídolos da paisagem: caminhos e descaminhos da relação entre paisagem e patrimônio**. Rio de Janeiro: Ed. do autor, 2010.

SIMAL, Julián Sobrinho. As paisagens históricas da produção em Sevilha. Estudos temáticos nº 5. **Guia da Paisagem Histórica Urbana de Sevilha**. Ministério da Cultura. Junta de Andaluzia. 2014.

STEFANI, Arlindo (org.). **Projeto Beira Rio – Diagnóstico - Prefeitura do Município de Piracicaba - A cara de Piracicaba**. Piracicaba/SP, 2001.

TERCI, Eliana; PERES, Teresa M. Ascensão da agroindústria canavieira paulista: o caso de Piracicaba no início do Século XX. In: **Organizações Rurais & Agroindustriais**. v. 12. nº. 3. 2010, p. 445-456.

The International Comittee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Nizhny Tagil: TICCIH, 2003.

_____. **Carta de Dublin para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial**. Dublin: TICCIH, 2011.

Memórias e significados culturais do antigo horto florestal da Paulista em Jundiaí

Pedro Otávio Archangelo Ortiz <pedro.archangelo@unesp.br>

Eduardo Romero de Oliveira <eduardo.romero@unesp.br>

INTRODUÇÃO

O café e as ferrovias foram dois processos importantes para o desenvolvimento do estado de São Paulo em meados do século XIX. A ascensão da cultura cafeeira foi a grande locomotiva da interiorização da ocupação territorial paulista. Todavia, à medida que o estado avançava, o desmatamento e o desgaste ambiental também aceleravam. Além disso, a expansão da malha ferroviária demandava uma grande quantidade de lenha utilizada para a tração de suas locomotivas e também para os dormentes dos trilhos, o que levou a Companhia Paulista a preocupar-se com o desmatamento provocado (MARTINI, 2004). É nesse contexto que surge o Serviço Florestal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que não visava o reflorestamento, mas promover sua própria produção de madeira como matéria-prima para a manutenção das operações da empresa.

Dessa forma, começaram a surgir os hortos florestais da Paulista, objeto de estudo deste trabalho. Após o encerramento das atividades da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), como estas áreas estão atualmente? Sob quais políticas públicas (cultural e/ou ambiental) essas áreas são preservadas? A memória da ferrovia ainda se faz presente em alguma dessas áreas? Qual a relação afetiva entre essas áreas e as pessoas que habitam em seu entorno? Que novas relações afetivas foram criadas na sobreposição da antiga área produtiva com o atual uso da área ambiental? Tais reflexões encontram-se no centro do debate da cidade como um patrimônio cultural.

A cidade pode ser compreendida como um bem à medida que seus habitantes atribuem significados, sentidos e valores aos seus espaços. A atribuição dessas qualidades ao espaço urbano constitui-se de três categorias fundamentais: 1) A cidade como artefato - uma compreensão mais literal do espaço como segmento da natureza física socialmente apropriado, ou seja, ao qual se impôs, segundo padrões sociais, uma forma ou uma função ou um sentido; 2) O campo das forças - a ilustração de um espaço a partir de tensões, conflitos, interesses e energias em confronto constante, de natureza territorial econômica, política, social, cultural, dentre outras; 3) Representação - a imagem que os habitantes fazem da cidade ou de seus fragmentos é fundamental para a prática da cidade (MENESES, 2006).

Considerando-se que as relações sociais e afetivas são as matrizes de valores essenciais para definir os patrimônios ambientais urbanos, a Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas tem como objetivo tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, propondo-se a fortalecer esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo (ONU, 2015). Soma-se a essa questão a perspectiva de que a sustentabilidade das comunidades depende da preservação do patrimônio cultural e natural. Ademais, há um entendimento de que os sítios com significado cultural enriquecem a vida das pessoas, proporcionando, muitas vezes, um profundo e inspirador sentido de ligação à comunidade e à paisagem, ao passado e às experiências vividas (ICOMOS, 1999). Dessa forma, compreender a ressignificação dos antigos hortos florestais e as relações de memórias que abrigam com a comunidade em seu entorno pode corroborar na promoção do bem-estar social urbano.

Ademais, o Artigo 216 da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) define os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico de natureza material e imaterial. Além disso, a promoção e proteção deste patrimônio por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e outras formas de acautelamento e preservação, ficam à cargo do Poder Público, com a colaboração da comunidade. (CF, 1988) Dessa forma, faz-se necessário investigar a correspondência desta legislação na preservação dos hortos florestais, que consistem em importantes vestígios do processo ferroviário e sua influência na formação do estado de São Paulo.

O avanço da cultura cafeeira e a subsequente expansão da malha ferroviária em ritmo acelerado ocasionaram significativos impactos ambientais na vegetação. A mata nativa era queimada e transformada em campos cafeicultores e, por conseguinte, as ferrovias também auxiliaram para o aumento dos impactos ambientais na região de São Paulo. A madeira era utilizada para lenha e a produção de dormentes e, até mesmo em seu período de declínio, a Araraquarense utilizava 10.000 metros cúbicos de lenha por mês (LOVE apud JUNIOR, 2014). Embora o processo de desmatamento no Brasil ocorresse desde o período colonial, essa intensa produtividade e demanda fez com que as matas nativas paulistas fossem ainda mais exploradas. Devido a esta grande expansão, a demanda de lenhas e dormentes também aumenta, fazendo com que a madeira fosse ainda mais utilizada. As serrarias existentes nos municípios ao longo das novas linhas forneciam dormentes e madeira para as ferrovias (CABRAL, CESCO, 2008). De acordo com Augusto Martini (2004), foram utilizados cerca de um milhão de peças para a produção de dormentes e seiscentos mil metros cúbicos de lenha.

Havia um consenso da necessidade de se implantar um sistema agroflorestal capaz de suprir as necessidades de abastecimento de lenha da ferrovia. Por conseguinte, o engenheiro agrônomo Edmundo Navarro de Andrade foi contratado em 1903 para supervisionar o Serviço Florestal da Paulista, cuja primeira sede foi uma área de 104 hectares no município de Jundiaí, que viria a se tornar o primeiro horto florestal da Paulista. Dentre os objetivos do programa, destaca-se a criação de uma formar uma floresta composta das melhores árvores conhecidas no estado de São Paulo, no Brasil e no exterior, para suprir as demandas de lenha da ferrovia (ANDRADE, 1922).

Com o fim da empresa ferroviária na década de 90, tais hortos deixaram de servir ao seu propósito original e foram reutilizados de diferentes formas. Alguns desses hortos viraram assentamentos de reforma agrária, alguns se encontram preservados em áreas agrícolas, outros se tornaram parques florestais urbanos. Dentre eles, destaca-se o horto florestal de Jundiaí, a primeira área adquirida pela Paulista para a implantação do Serviço Florestal, área que encontra-se relativamente próxima à região central da cidade e que foi parcialmente ocupada pela especulação imobiliária. Tal horto será o objeto de estudo do presente trabalho.

A transformação do antigo horto florestal em Jundiaí, com uma significativa parcela de seu território destinada à construção de empreendimentos imobiliários, enquanto uma fração reduzida permaneceu como reserva imobiliária, é um fenômeno que exemplifica as mudanças substanciais ocorridas na utilização da terra na região. Além disso, uma porção desse espaço foi convertida em um entorno paisagístico adjacente aos edifícios da Prefeitura Municipal de Jundiaí (SILVA, 2019). Este cenário reflete a complexidade das dinâmicas urbanas contemporâneas e sugere questões relevantes relacionadas à gestão do território, ao desenvolvimento urbano e à preservação de áreas de valor histórico e ambiental. Este projeto de pesquisa tem como objetivo analisar mais profundamente essas transformações, explorando suas implicações históricas, culturais e urbanas, bem como seu impacto nas percepções e nas relações das comunidades locais com esse espaço.

METODOLOGIA

Essa pesquisa possui caráter qualitativo exploratório, sendo realizado levantamento de fontes documentais e bibliográficas com relação ao tema abordado - como memória, história ferroviária, políticas de conservação, patrimônio cultural e natural. Deste modo, para alcançar os objetivos propostos, foi realizada uma visita de campo ao horto florestal municipal de Jundiaí - SP, a fim de identificar os vestígios materiais ou plantas da unidade de reflorestamento, espaços ou bens ferroviários associados à produção de madeira e local de realização das entrevistas.

A identificação da memória e identidade da população residente no entorno dos bens ferroviários foi fundamentada na Abordagem de Valoração do Patrimônio (AVP) (SILVERMAN; LABRADOR, 2014). Devido à amplitude de técnicas propostas no método AVP, sua aplicação incidiu em quatro diferentes objetivos, uma vez que auxiliou na obtenção de resultados para cada um deles. Essa metodologia “[...] possui o intuito de oferecer aos profissionais vinculados ao patrimônio um conjunto de ferramentas para identificação dos valores tangíveis e intangíveis de determinadas comunidades, buscando a proteção patrimonial de forma participativa” (SANTOS et al, 2019, p. 280). Sendo composto por três instrumentos: photovoice, observação e entrevista.

Com base no método, foram realizadas dez entrevistas abertas, partindo do roteiro pré-determinado de perguntas como forma de identificar a relação da população com o bem a partir da memória destes - ressalta-se que esta pesquisa não possui finalidade estatística. As técnicas adotadas aqui estão fundamentadas na história oral que consiste em entrevistas gravadas com sujeitos que vivenciaram acontecimentos do passado e do

presente, que também pode ser utilizado pelos grupos entrevistados como um instrumento para reafirmar suas identidades (ALBERTI, 2005).

Para a aplicação das entrevistas, foram selecionados moradores que residem próximos ao antigo horto, buscando o equilíbrio na distribuição de gênero e idade. Para identificar esse público, será utilizada a amostragem conhecida como Snowball (bola de neve) ou cadeia de informantes, que consiste em um sujeito (selecionado de forma intencional ou de acordo com a conveniência do pesquisador) indicar outro sujeito para integrar a amostra (DIEHL, TATIM, 2004).

RESULTADOS

A pesquisa revelou que a memória da ferrovia está significativamente presente apenas entre indivíduos que tiveram algum tipo de relação direta com a ferrovia ou entre os moradores mais antigos das regiões próximas às linhas férreas. Os depoimentos destacaram que esses grupos preservam lembranças vívidas e detalhadas das atividades ferroviárias, dos sons característicos dos trens, e da importância socioeconômica que a ferrovia tinha para a comunidade. Em contraste, a maioria dos moradores mais jovens ou aqueles que não tiveram contato direto com a ferrovia demonstraram uma percepção nebulosa ou inexistente dessa parte da história local, não identificando o horto como um espaço pertencente ao complexo ferroviário, evidenciando que a memória ferroviária se mantém viva principalmente através das experiências pessoais e das narrativas transmitidas pelas gerações anteriores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, V. A história dentro da história. In: PINSKY, Carla B. (org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 155-202.

ALVES, José Eustáquio Diniz. O Crescente desmatamento do planeta e o mito da transição florestal. **Revista EcoDebate**. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/574594-o-crescente-desmatamento-do-planeta-e-o-mito-da-transicao-florestal> . Acesso em 3 de novembro de 2019.

AMADO, Janaína. O grande mentiroso: tradição, veracidade e imaginação em história oral. In: **História**. São Paulo: UNESP.

BHABHA, H. K. Interrogando a identidade. Em: **O Local da Cultura**. Rio de Janeiro: UFMG, 2013. p. 70–104.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembrança de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 25 de mai. 2019.

CABRAL, Diogo de Carvalho. CESCO, Suzana. Notas para uma história da exploração madeireira na Mata Atlântica do sul-sudeste. **Revista Ambiente e Sociedade**, v 11, n 1, p 33- 48. 2008. Disponível em: < http://www.scielo.br/pdf/asoc/v11n1/03.pdf>. Acesso em 20 de Julho de 2019.

CANDAU, J. **Memória e Identidade**. Edição: 1a ed. São Paulo: Contexto, 2011.

CRISPIM, F. B**. Entre a geografia e o patrimônio**: estudo das ações de preservação das paisagens paulistas pelo Condephaat (1969-1989). São Bernardo do Campo: EduFABC, 2016.

DEAN, Warren**. A ferro e fogo:** a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

DIEHL, A. A.; TATIM, D. C. **Pesquisa em Ciências Sociais Aplicadas:** Métodos e Técnicas. 1a edição ed. São Paulo: Pearson Universidades, 2004.

FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In**: Memoria e Patrimônio**: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003, p. 56–76. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3160394/mod_resource/content/1/Para%20al%C3%A9m%20da%20pedra%20e%20cal%20por%20uma%20concep%C3%A7%C3%A3o%20ampla%20de%20patrim%C3%B4nio%20cultural.pdf>. Acesso em: 30 out. 2023.
HALBWACHS, Maurice. **Memória coletiva**. São Paulo: Vertices, 1990. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/12cYDeyEmucSMIFgsaDijSsLlH6yb4Omu/view?usp=sharing>.
FONSECA, Maria Cecília L. Referências culturais: base para novas políticas de patrimônio. In: IPHAN**. O Registro do Patrimônio Imaterial**. Brasília: Minc/IPHAN, 2003. p. 83-93.
CORDEIRO, José Manuel Lopes. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade? **Oculum Ensaios**: Revista de arquitetura e urbanismo, n. 13, p. 154–165, 2011. Disponível em: < http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/147 >. Acesso em: 19 dez.2018.
GONÇALVES, Ana Paula Marques. **Análise da paisagem industrial**: um estudo dos remanescentes ferroviários de Rio Claro. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Bauru, 2022. http://hdl.handle.net/11449/236792
GONDAR, J.. Memória individual, memória coletiva, memória social. **Revista Morpheus** - Estudos Interdisciplinares Em Memória Social, 7(13). Disponível em: http://seer.unirio.br/morpheus/article/view/4815 . Acesso em: 4 de jun. 2023.
HALL, S. **A Identidade Cultural na Pós-Modernidade**. Edição: 12a ed. [s.l.] Lamparina, 2014.
ICOMOS, **Carta de Burra**, 1999. Disponível em: https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf. Acesso em: 9 de abr. 2019.
ICOMOS. **Carta de Veneza**. , 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>
ICOMOS. **Resolution 20GA/19** - People-Centred Approaches to Cultural Heritage. Paris, 2019. Disponível em: <https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/2021/OCDIRBA/Resolution_20GA19_Peolple_Centred_Approaches_to_Cultural_Heritage.pdf>
JUNIOR, Paulo Borges Campos. **A locomotiva nas fronteiras**: o veículo das transformações em Goiás - 1913-1940. Tese de Doutorado, Universidade Federal de Goiânia, 2014. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/3596>. Acesso em: 20 de julho. 2019.
LE GOFF, Jacques Le. **História e Memória**. Edição: 7a. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.
MARTINI, Augusto Jeronimo. **O plantador de Eucaliptos**: A questão da preservação florestal no Brasil e o resgate documental do legado de Edmundo Navarro de Andrade. Tese de Mestrado, Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2004. Disponível em: < file:///C:/Users/vroch/Downloads/OplantadorDeEucaliptos1%20(2).pdf>. Acesso em 20 de Julho de 2019.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura. Campinas: Editora Pontes, 1990.
MEIHY, J. C. S. B; RIBEIRO, S. L. S**. Guia prático de história oral:** para empresas, universidades, comunidades, famílias. São Paulo: Contexto, 2011.
MENESES, Ulpiano Bezerra de. A cidade como bem cultural. Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. In**: MORI**, Victor Hugo; SOUZA, Marise Campos de; BASTOS, Rossano Lopes; et al (Orgs.). **Patrimônio: atualizando o debate**. São Paulo: IPHAN, 2006, p. 34–76. Disponível em: <https://patrimonioeconservacao.files.wordpress.com/2017/11/a-cidade-como-bem-cultural-ulpianotoledobezerra.pdf>.
MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. A problemática da identidade cultural nos museus: de objetivo (de ação) a objeto (de conhecimento), **Anais do Museu Paulista:** História e Cultura Material, v. 1, n. 1, p. 207–222, 1993. Disponível em <https://doi.org/10.1590/S0101-47141993000100014 >

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Projeto História**, São Paulo, n.10, dez. 1993, p.7-28.
POLLAK, Michael. Memória e identidade social. Revista **Estudos Históricos**, v. 5, n. 10, p. 200–215, 1992. https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1941.
ROCHA, Nicolle Oliveira. **O Serviço Florestal da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1903-1940).** Projeto de Pesquisa, n. 20/01514–1. Assis: Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), 1 set. 2020. Disponível em: https://bv.fapesp.br/pt/bolsas/192604/o-servico-florestal-da-companhia-paulista-de-estrada-de-ferro-1903-1940/.
RODRIGUES, M. De quem é o patrimônio: Um olhar sobre a prática preservacionista em São Paulo. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n.24, p. 195-203, 1996. Disponível em <http://docvirt.com/docreader.net/reviphan/8822>. Acesso em: 05 mar. 2019.
SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo dos; SILVA, Rafaela Rogato Rondon; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O método “Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP)”. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho**: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 277–306. (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil, 1). Disponível em: <https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/wp-content/documentos/livro_v1.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2019.
SILBERMAN, Neil; LABRADOR, Angela. **Values-based heritage approaches for sustainable development** - Workshop Description. Campinas: UNICAMP, 2016. Disponível em: <http://coherit.com/publications/unicamp_coherit_report.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2018.
SILVA, Milena Meira da. **Paisagem industrial do complexo FEPASA (Jundiaí-SP):** avaliação dos usos atribuídos ao patrimônio ferroviário. 2019. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Bauru, 2019. Available at: https://repositorio.unesp.br/handle/11449/190960. Accessed on: 2 Jan. 2020.
THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: História oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1972.
UNESCO**. Convenção de proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural**. , 1972. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201972.pd
SILVA, Rafaela Rogato Rondon. **Bens ferroviários de Mairinque**: análise da articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação. 2017. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2017. Disponível em: https://repositorio.unesp.br/handle/11449/151987.

O Patrimônio Ferroviário na paisagem urbana de Valença: apagamentos e reconstruções

João Batista de Freitas Neubaner <neubanner@hotmail.com>

INTRODUÇÃO

Neste texto apresentamos o patrimônio ferroviário de Valença, Rio de Janeiro, a partir dos processos de (re)construção da memória ferroviária no município. Este patrimônio ferroviário de faz parte do conjunto do setor I dos bens culturais tombados pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do estado do Rio de Janeiro (INEPAC) em (RIO DE JANEIRO, 2004; 2019). Em um dos distritos de Valença, Barão de Juparanã, um conjunto arquitetônico ferroviário é tombado em esfera federal, pelo IPHAN, por este ser remanescente da RFFSA e da extinta Estrada de Ferro Dom Pedro II, que em 1865 chegou a Valença. Neste mesmo ano foi criada a primeira ferrovia valenciana, a Estrada de Ferro União Valenciana, inaugurada em 1871. Posteriormente foram criadas mais duas Companhias Ferroviárias em Valença para atender a toda extensão do município, a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto (1881) e a Estrada de Ferro Commercio e Rio das Flores (1882). A presença dessas ferrovias no território do município de Valença pode ser visualizada na Figura 1.

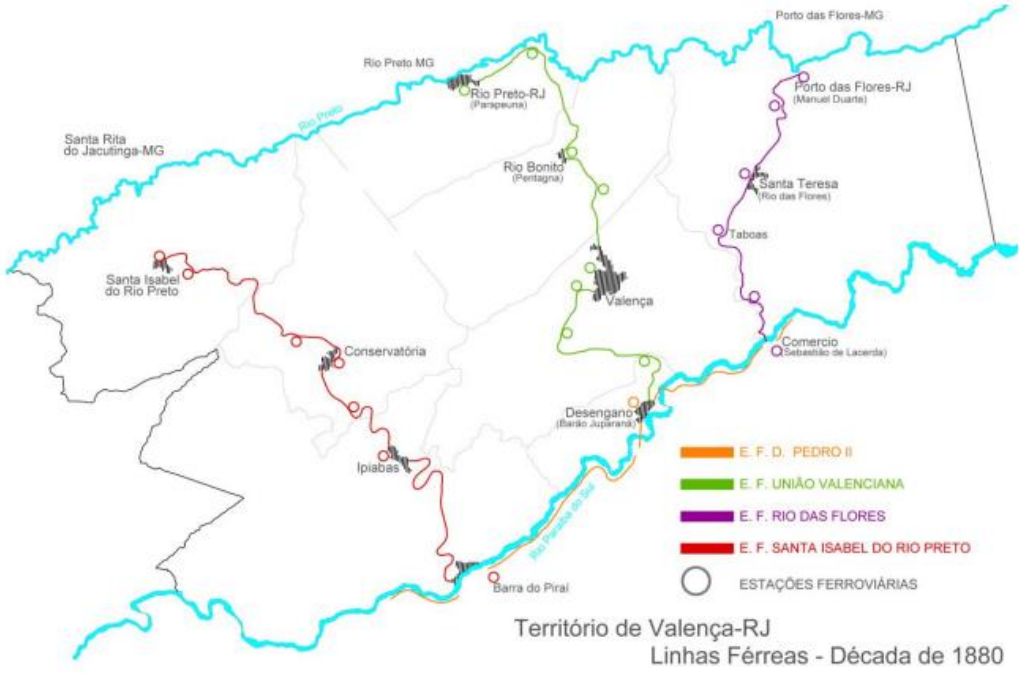


Figura 1. Linhas férreas no município de Valença na década de 1880. Fonte: Silva, 2019.

O patrimônio ferroviário que sobreviveu após 1973, ano em da desativação da linha férrea que atravessava o núcleo urbano de Valença e seus distritos, ajuda a manter viva a lembrança de tempos em que a ferrovia foi a principal responsável, por mais de um século,

fazer a economia do município girar. Analisamos o Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença como a mais recente iniciativa de preservar o patrimônio construído (SILVA, 2019). Este inventário igualmente colabora com a reconstrução da memória ferroviária na medida em que trás à luz do conhecimento todo o processo de instalação das ferrovias. Com riqueza de detalhes, imagens e mapas o inventário é o mais completo guia para estudos de natureza material sobre ferrovias em Valença. Incluídos nesse processo de reconstrução da memória operam O Museu Ferroviário e a Associação União Valenciana para Preservação Ferroviária (UVAFER).

A HERANÇA FERROVIÁRIA COMO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

A presença do transporte ferroviário na cidade, símbolo do progresso e da modernidade para a época, ainda hoje se mantém através dos prédios das estações e das paradas de trem e outras construções, reforçando junto aos moradores próximos estas memórias que não foram apagadas. Essas comunidades convivem com esses espaços suscitando nas mesmas um desejo de manter tais memórias vivas através de suas narrativas, que fazem parte da construção de sua história e de sua identidade. As narrativas conferem a esses espaços o status de guardiões da memória, lugares que são portadores de parte da memória e da história de suas vidas (NORA, 1993; POLLAK, 1992).

A comunidade Valenciana conviveu por mais de um século com a presença dos trilhos que atravessavam todo seu território, as ferrovias que cortaram o município de Valença desde meados do século XIX até a década de 70 do século XX foram responsáveis por impulsionar a economia local em suas diversas fases. A dinâmica da cidade e seus distritos era orientada pelos apitos dos trens e das fábricas e por isso fez parte da identidade da comunidade (Figura 2).

Figura 2. Composição ferroviária próxima à Estação em Valença, década de 1970. Fonte: Rodriguez (2004).

Desde a desativação da linha férrea de transporte de passageiros, a comunidade passou a conviver e ressignificar os vestígios materiais desse passado ferroviário que muito contribuiu para o desenvolvimento econômico local.

A presença das edificações ao redor da praça da atual estação rodoviária (antiga estação ferroviária) chama atenção por suas características e técnicas construtivas, tão diferentes das construções contemporâneas. Entretanto passam despercebidas pela maioria dos

usuários que diariamente passam por aquele espaço por falta de uma educação patrimonial junto à população e por falta de sinalização dos prédios e sítios históricos daquele conjunto tombado pelo INEPAC (Figura 3). Desta forma, não é possível para o cidadão fazer uma leitura correta de sua própria história contada através das ruas, praças e prédios.

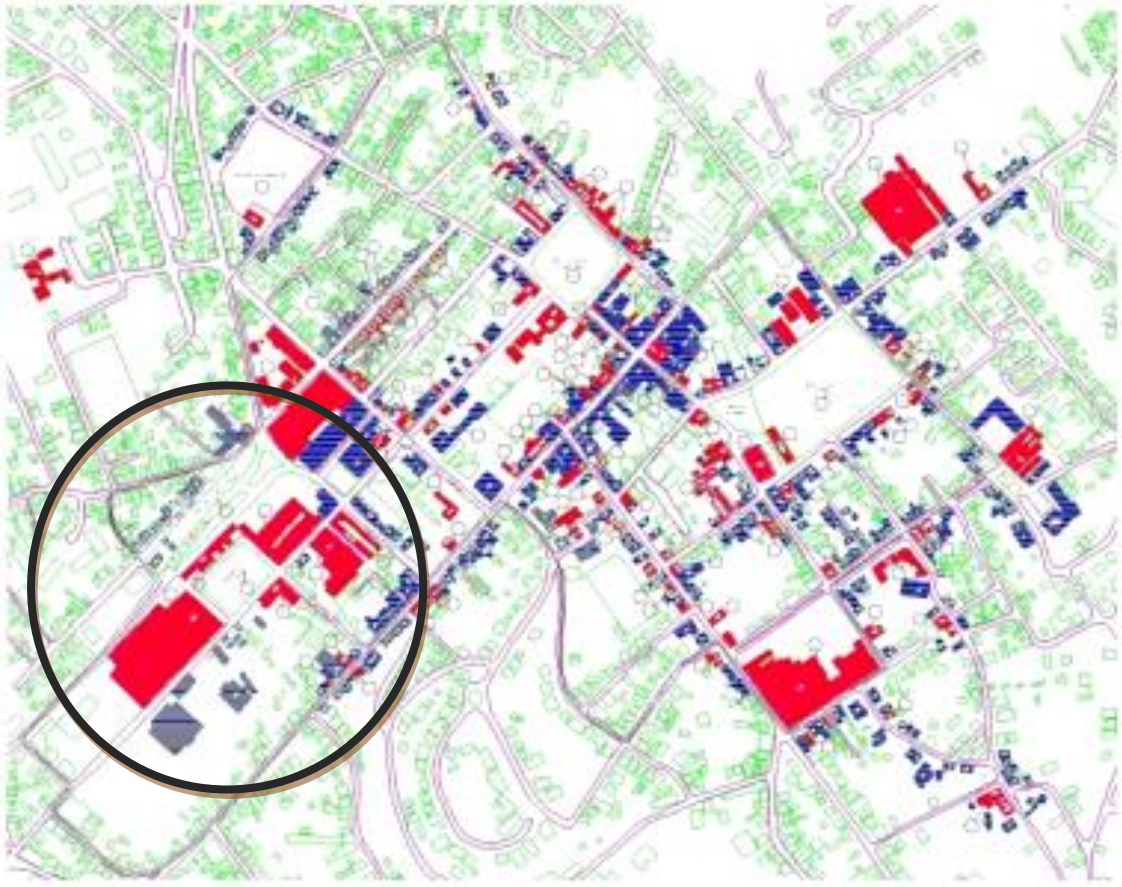


Figura 3. Planta da cidade de Valença com a demarcação dos imóveis tombados (vermelho) e tutelados (azul). Destaque para o complexo ferroviário na área circulada. Fonte: SILVA (2019).

Nesse sentido foram criados o Museu Ferroviário de Valença e a UVAFER, União Valenciana para a Preservação Ferroviária, uma associação civil que contribui para que essa identidade de uma cidade industrial e cujo progresso advindo por meio do transporte ferroviário, seja identificado pela população local e pelos que passam por lá. A UVAFER "[...] tem por objetivo a promoção da cultura, da defesa e da conservação do patrimônio cultural tangível, intangível, natural e artístico relacionado às ferrovias em qualquer lugar do Brasil, em especial no município de Valença, através da participação em movimentos e empreendimentos pertinentes" (UVAFER, 2016).

Sobreviveu no centro da cidade o prédio da estação ferroviária, o prédio das antigas oficinas da Central do Brasil, o prédio da fábrica IRK 14 de carros de passageiros (Figura 4), o prédio da Escola Profissional Mario de Castilhos, todos utilizados hoje com outras finalidades. Compreende-se que "Até o início da década de 1970 Marquês de Valença era um "Santuário" do Vapor da EFCB no Rio de Janeiro, sendo a sede do antigo 10º Depósito" (RODRIGUEZ, 2004).

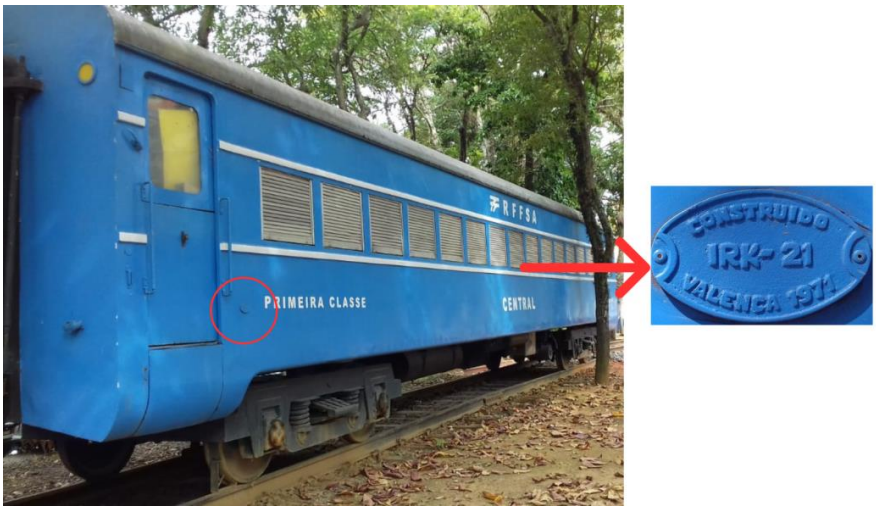


Figura 4. Placa de identificação de carro de passageiro fabricado em Valença em 1971. Fonte: Acervo do autor, 2023.

Foram inventariadas 14 estações, dois conjuntos arquitetônicos, três seções e descritas 29 paradas na sede do município e em seus cinco distritos. O Centro de Preservação da Memória Ferroviária mais conhecido pela comunidade local como Museu Ferroviário está instalado no andar superior da antiga estação ferroviária desde 2001 e há seis anos recebeu como parte de seu acervo três carros de passageiros que foram fabricados em Valença, uma locomotiva e um tender que foram devidamente restaurados e hoje instalados na Praça dos Ferroviários, fazem parte de projetos sociais educativos.

O LUGAR DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

O trabalho nas ferrovias e o modo de fazer nessa atividade revelava-se uma atividade que era passada de pai para filho por várias gerações, garantindo a oportunidade de emprego estável. O patrimônio ferroviário composto por edificações, trilhos, locomotivas, vagões, carros de passageiros, peças e outros itens, estão inseridos em um vasto patrimônio industrial. Patrimônio este que é ressignificado como bem histórico e cultural na medida em que traduzem um modo de fazer e de viver. São vestígios materiais e imateriais de uma atividade profissional presente na cidade e desta forma vão conferindo nesta uma identidade. O valor histórico conferido a determinado bem e a eleição deste como patrimônio, o faz portador e guardião de identidade às gerações futuras (CHOAY, 2017).

Françoise Choay faz ligação do monumento à memória, no qual quem elege o monumento e atribui valor é a memória dos povos, que quer relembrar e rememorar algo que mereça ser valorizado como instrumento que represente a sua identidade. A valoração e o reconhecimento de um patrimônio industrial como um bem cultural se processam na medida em que há uma ressignificação dos vestígios materiais que servem de testemunhas de um passado significativo e portador de identidade para uma comunidade, tendo em vista que rememoram períodos de desenvolvimento e prosperidade, aliados à ideia de progresso vivida outrora.

Na Carta de Nizhny Tagil, cujo texto foi aprovado na Assembleia Geral do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heriage, temos a definição do conceito de patrimônio industrial. A Carta compreende que esse tipo de patrimônio é constituído por todos os vestígios da cultura industrial. Prossegue afirmando que “O patrimônio industrial

reveste um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário" (TICCIH, 2003, p. 3).

Um bem histórico e cultural não é algo isolado dentro de um espaço urbano, ele participa da vida da sociedade seja pela sua função e, portanto, a sua interação com a comunidade, seja por sua influência na paisagem. O patrimônio ferroviário de Valença testemunhou por mais de cem anos as transformações sociais da comunidade. O transporte inicialmente foi pensado para transportar a riqueza da cidade, o café, transportar passageiros encurtando assim as distâncias e mudando a dinâmica da locomoção. Os apitos dos trens alertavam e despertavam a noção do tempo. O ofício do ferroviário, desde aquele que coloca os trilhos até aquele que conduz as máquinas, se traduz por um processo cultural da atividade industrial.

Observamos nas últimas décadas um crescente desejo de preservar o patrimônio cultural e ferroviário em Valença. A partir da noção de lugares de memória (NORA, 1993) propusemos analisar os processos de reconstrução dessa memória na cidade, em espaços como o Museu Ferroviário de Valença e a UVAFER. Pierre Nora e sua concepção sobre "lugares de memória" o qual situamos o caso de Valença com lugares onde a memória é materializada. Ainda sobre lugares de memória o professor Eduardo Romero de Oliveira salienta que "Estes 'lugares' não são mais 'espontâneos' – porque vinculados à manutenção dos valores da sociedade e da ideologia – mas uma necessidade da história (museus, arquivos, coleções, monumentos). A história constitui-se pela dissolução crítica de memória, mas também demanda, explica, mantém os lugares depositários de memória." (OLIVEIRA, 2017, p. 26)

São diversas ações que apontam para o espaço conquistado em meios acadêmicos sobre a temática das ferrovias. Ações estas promovidas por comunidades que desde o momento da desativação de ramais e estações reivindicam a importância do tema. Quer seja pela recuperação de um patrimônio edificado e utilização dele, ou seja, pela criação de associações e publicações de preservação da memória ferroviária. Ancorados pela "memória coletiva", termo cunhado por Maurice Halbwachs, que afirma: "Nossas lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que se trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. Isso acontece porque jamais estamos sós" (2003, p. 30). Um bom exemplo dessas ações que possuem um caráter de preservação é o Inventario Arquitetônico das Ferrovias de Valença, ao analisarmos o inventário arquitetônico das ferrovias de Valença ele se mostra mais uma ferramenta que atua para a consolidação dessa memória.

O PAPEL DA COMUNIDADE NA RESSIGNIFICAÇÃO DA MEMÓRIA

O processo de tombamento do centro histórico foi iniciado pela sociedade civil após um incêndio em um dos casarões centenários da cidade datado de 1855 e demolição de dois outros prédios centenários, sendo que um destes fazia parte do conjunto de armazéns da estação de trem. Um grupo se organizou e entrou com uma ação no Ministério Público para proteger o patrimônio construído. Desta ação culminaram estudos para a proteção do centro histórico de Valença.

A ação dos cidadãos no processo de preservação de patrimônio ocupa continuamente mais espaço entre as recomendações, na medida em que há o entendimento de que o principal interessado na preservação de equipamentos culturais é o próprio cidadão que convive diariamente com estes espaços. Igualmente aumenta a necessidade de promover entre os membros da sociedade a responsabilidade de dar continuidade à proteção do seu patrimônio como parte indissociável de sua cultura e de sua identidade. A participação da comunidade na gestão do patrimônio é citada nas recomendações das cartas direta ou indiretamente desde a Carta de Atenas (1931) em que encontramos termos como interesse histórico, coletividade e opinião pública. Na Declaração de Amsterdã (1975), a conservação integrada conclama a responsabilidade os poderes locais e apela para a participação dos cidadãos (CURY, 2004).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao tratar o patrimônio ferroviário local reforça-se o lugar central que esses vestígios ocupam na promoção e (re)construção de uma memória coletiva sobre as ferrovias de Valença. A atribuição de valor e o reconhecimento de um patrimônio industrial como um bem cultural se processam na medida em que há uma ressignificação dos vestígios materiais que servem de testemunhas de um passado significativo e portador de identidade para uma comunidade, tendo em vista que rememoram períodos de desenvolvimento e prosperidade, aliados à ideia de progresso vivida outrora.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de mestrado do autor, realizada no Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro sob orientação da Professora Ana Paula Araújo e contou com o financiamento da Coordenação de Financiamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CHOAY, Françoise. **Alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 4ª ed. São Paulo: UNESP, 2006.

CURY, Isabelle (org.). **Cartas patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2004.

IPHAN. **Patrimônio Ferroviário**. 2021. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127. Acesso em 20 de maio de 2021.

NORA, Pierre. Entre a história e a memória: a problemática dos lugares. In: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. PUC-SP: São Paulo, 1993.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Memória Ferroviária: perspectivas e desafios na investigação multi e interdisciplinar sobre patrimônio cultural. In: **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**. São Paulo: Alameda, 2017.

POLLAK, Michael. **Memória e Identidade Social**. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992.

RIO DE JANEIRO. **Tombamento provisório do Centro Histórico de Valença**. Secretaria de Estado de Cultura do Rio de Janeiro. Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, 01 de 127 novembro de 2004.

RIO DE JANEIRO. **Resolução SECEC** nº 22 de 01 de abril de 2019. Determina o tombamento definitivo dos Imóveis que menciona, e dá outras providências. Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, ano LXV, n. 65, parte I, 05 de abril de 2019.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro**: O Resgate da sua Memória. Rio de Janeiro: Open Plus Gráfica e Editora Ltda, 2004.

SILVA, Annibal Affonso Magalhães da**. Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença.** Secretaria de Estado de Cultura do Rio de Janeiro. Superintendência de Museus. Valença, RJ: Edição do Autor, 2019.

TICCIH. THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil:** sobre o patrimônio industrial. Junho, 2003. Disponível em: https://ticcih.org/wpcontent/uploads/2013/04/NTagilPortu%02guese.pdf%3e. Acesso em 10 de maio de 2021.

UVAFER. **Ata de criação, aprovação de estatuto e eleição da diretoria da União Valenciana para Preservação Ferroviária** – UVAFER. Valença, 2016.

A paisagem industrial da cidade de São Luís nos séculos XIX e XX

Robson Carneiro Demétrio <robson.demetrio86@gmail.com>

Maria Inês Sugai <misugai2@gmail.com>

INTRODUÇÃO

“A industrialização caracteriza a sociedade moderna.” Essa foi a definição apresentada por Lefebvre (2008, p. 11). A reflexão sobre o processo de produção da cidade se manifesta no contexto urbano, sendo notavelmente influenciada pela dinâmica da urbanização materializada por meio de uma ordenação do espaço e o processo de industrialização.

Segundo Santos (2020), o espaço é um fator da evolução social, não pode ser compreendido apenas por seus objetos geográficos, naturais e/ou antrópicos, “[...] o espaço é tudo isso mais a sociedade” (Santos, 2020, p. 12). O espaço sofre influências, as quais contêm e são contidas por instâncias, identificando-as como: instância da sociedade; instância econômica; instância cultural-ideológica. Para o autor, existe a parte visível, que é compreendida pelos objetos geográficos, arquitetônicos sobre o território; e a parte intangível, compreendida pelas ações que dão vida aos objetos, através dos processos sociais desenvolvidos pelas instâncias (sociais, econômicas, culturais-ideológicas). Ou seja, a formação do espaço é compreendida pelo somatório da paisagem (baseada na configuração geográfica propriamente dita) e da sociedade, sob influência das sobreposições das instâncias representativas de determinado momento.

Com base no definido recorte temporal e territorial sobre a construção do espaço, escolheu-se para análise a cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, com ênfase nos século XIX e meados do século XX. Em virtude disso, desenvolve-se uma análise sob o viés econômico com base nas teorias apresentadas pelo economista Rangel (1981), e entender como essas forças econômicas contribuíram para o surgimento de assentamentos fabris.

O traçado metodológico deste projeto concentra-se no esforço teórico e analítico de cumprir os objetivos estabelecidos para o desenvolvimento do estudo. Propomos uma pesquisa de natureza interdisciplinar, cujos núcleos centrais encontram suporte nos estudos das ciências Sociais, Econômicas e Políticas, os quais, resultaram no cenário construído e consolidado de São Luís.

O procedimento metodológico contemplado para essa pesquisa na perspectiva teórica terá por base revisão bibliográfica para fundamentação da pesquisa, incluindo pesquisa em livros, artigos, teses e dissertações, partindo da concepção que precisamos compreender a respeito do que falamos e o que já se discutiu sobre o assunto. Além da pesquisa bibliográfica, esta pesquisa prevê a coleta e a seleção de material empírico. Pretende-se coletar documentos em fontes primárias (relatórios, cartas, legislações urbanas e códigos

de postura) para abordagens históricas; coleta e análise de fontes iconográficas (registros fotográficos, cartografias, projetos arquitetônicos e dados censitários) para abordagens geográficas e sociais.

Além disso, propõem-se reflexões sobre o processo de industrialização e a formação da paisagem, destacando o fator localização por meio da representação cartográfica. Tido isso, este trabalho tem por objetivo representar a paisagem industrial da cidade de São Luís, capital do Maranhão, entre os séculos XIX e XX.

A CONSTRUÇÃO ECONÔMICA E FABRIL DE SÃO LUÍS

Fundada em 1612 por franceses, a cidade de São Luís teve seu traçado viário desenvolvido em 1615 pelo engenheiro militar Francisco Frias de Mesquita, com influências ibéricas. O desenho do traçado foi definido no episódio da expulsão dos franceses das terras do Maranhão pela Coroa Portuguesa (Andrés, 2006). Segundo o Iphan (2007), o traçado urbano que deu origem à fundação da cidade segue original desde sua concepção.

A cidade de São Luís estava se desenvolvendo em meados do século XIX com esforço para adaptação aos novos sistemas que vinham se apresentando, principalmente por estar à vista no horizonte o capitalismo industrial. Porém, ainda existiam, nesse período, meios de produção baseados na mão de obra de pessoas escravizadas (Rangel, 1981). Logo, as formas de uso das habitações, bem como os processos de construção estavam sob encargo do trabalho escravo (Lacroix, 2020; Reis Filho, 2014).

Viveiros (1954a) identifica o ano de 1846 como marco do fomento da indústria brasileira, desenvolvendo-se mais fortemente entre os anos de 1855 a 1895. Considera ainda o contexto maranhense como um despertar tardio, pois indica o ano de 1885 como marco para investimentos fabris. Porém, em 10 anos, (correspondente aos anos de 1885 a 1895) esses investimentos podem ser vistos com tanta relevância que, segundo o próprio autor, o conjunto de fábricas no Maranhão representava, na época, um dos maiores parques industriais do país, sendo que São Luís representava maioria desse acervo fabril. apresenta esse movimento como uma “loucura da época — transformar o Maranhão agrícola em Maranhão industrial” (Viveiros, 1954a, p. 558).

> [...] no último ano citado, (1895) ocupava o primeiro lugar, entre os Estados, neste cômputo, o de Minas Gerais, com 37 fábricas, e o segundo, Maranhão, com 16. Estávamos acima da Capital Federal, do Rio de Janeiro, Bahia e São Paulo, que tinham, respectivamente, 15, 14, 12 e 10 (Viveiros, 1954b, p. 49).

Segundo Lefebvre (2008) e Castells (2021), de forma geral, a transição do capitalismo mercantil para o capitalismo industrial, assim como as outras que ocorreram anteriormente não se deram por súbito assalto, tampouco a relação “urbanidade-ruralidade” teve uma ruptura precisa. O que, de fato, pôde-se observar nas primeiras instalações industriais foi a gradativa decomposição das estruturas morfológicas e sociais agrárias, migração para centros já existentes e a transformação da economia doméstica para economia de manufatura.

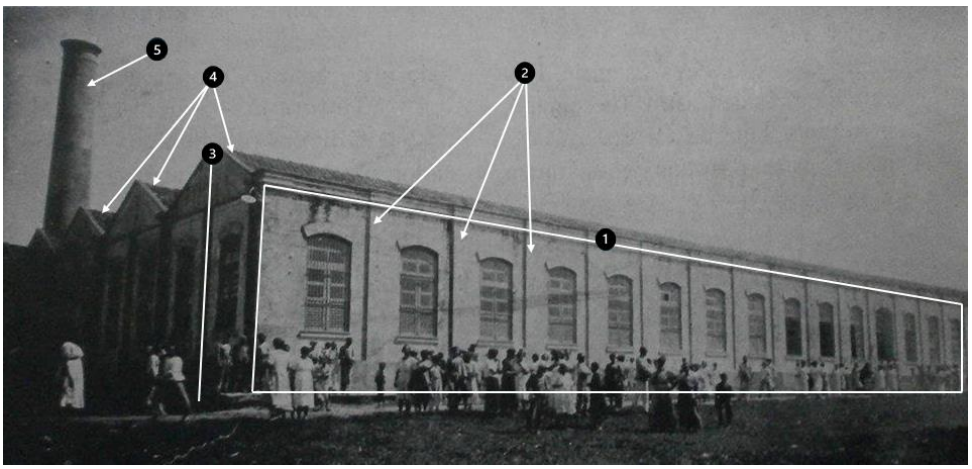
Para Santo (2010, p. 87) “os edifícios são então marcados por novos materiais que resolvem os grandes vãos e as grandes naves dos espaços industriais.” A viabilidade para as novas técnicas construtivas se dá, pelo surgimento de novos materiais construtivos, dentre eles, destaca-se o ferro, identificado como elemento fundamental para a alteração

significativa ao nível de construção. Logo, a diferenciação dessas edificações passa a modificar a paisagem.

Dito isso, cabe destacar a existência de uma alteração acentuada da paisagem urbana, pois, diante da reorganização produtiva e o surgimento de novos materiais construtivos, consta-se a implantação de uma tipologia diferente das que vinham sendo utilizadas convencionalmente nas cidades coloniais. Com base nessas informações, evidenciam-se as estruturas fabris, que podem ser vistas para além de seu valor estético, visto que, segundo Mendes (2006), havia uma relação direta das fábricas com seu entorno:

> No que tange a arquitetura, um ponto a ser notado é que os monumentos da industrialização se referem não apenas à arquitetura relacionados com as unidades de produção, mas se volta a todo o complexo de edifícios que pode compor um conjunto industrial (...) (Kühl, 2008 p.45).

Em decorrência do crescimento das edificações industriais, há uma reformulação urbana e paisagística. No que se refere à representação arquitetônica, presente no contexto maranhense, características podem ser pontuadas, tais como: fachadas em escala de quarteirão; cunhais de alvenaria em pedra; pé direito alto; repetição de telhado em duas águas, conectados por calhas; a existência de chaminés, identificada como símbolo característico da industrialização, que pode ser considerado como o maior destaque da paisagem industrial.



Legenda:

1 Fachada em escala de quarteirão
2 Cunhais de alvenaria em pedra
3 Pé direito alto
4 Telhado em duas águas, com calha
5 Chaminé

Figura 3: Vista externa da Fábrica da Gâmboa no início do século XX (indicada no mapa pelo número 11). Fonte: *Álbum do Maranhão em (1908).*

Cabe destacar que os elementos arquitetônicos podem ser identificados de forma similar entres as fábricas presentes do mesmo período na cidade de São Luís, nota-se, a existência de elementos ecléticos, com referências coloniais, incorporado aos moldes fabris.

O FATOR LOCALIZAÇÃO

Durante todo o século XIX, o processo de industrialização de São Luís vinha galgando espaço em meio às forças econômicas, de influências internas e externas. Inicialmente, o

processo de industrialização pode ser observado por meio das instalações das máquinas aos arredores da cidade. Segundo Spix e Martius (2017), em 1820, São Luís possuía 22 máquinas (movidas por mulas) e 1 máquina a vapor de descascar arroz; e, ao final do século XIX, a cidade já realizava o processamento industrial do algodão (1888), com a Fábrica de Fiação e Tecidos Maranhense, a Companhia de Fiação e Tecidos do Rio Anil (1890); a Fábrica de Fiação e Tecidos Camboa, (1891); a Companhia Fabril Maranhense (1893) (Iphan, 2007).

Sobre as instalações da fábricas instaladas em São Luís, destaca-se ainda a planta da cidade de São Luís de 1912, produzida por Dr. Justo Jansen Ferreira (1864-1930), para apresentar não apenas a quantidade, mas a localização das fábricas[37] instaladas na cidade. O “fator localização” é um ponto importante para análise do território, como forma de verificação das teorias apresentadas.

Figura 2: Planta da cidade de São Luís com a localização das fábricas no ano de 1912. Fonte: BNDigital Brasil. Autor: Justo Jansen Ferreira (1864-1930). Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart536687/cart536687.jpg >. Acesso em: 10 jan. 2024. (Grifo de identificação realizado pelo autor.)

Legenda:

1. Fábrica Santa Amélia
2. Gazometro
3. Fábrica Pilar Arroz
4. Fábrica Pilar Arroz S. João
5. Fábrica de Sabão dos Irmãos Martins
6. Fábrica S. Luiz
7. Fábrica do Cânhamo
8. Fabril Maranhense
9. Fábrica de Chumbos de Pregos
10. Fábrica Fiação Industrial
11. Fábrica da Gambôa;
12. Fábrica da Companhia de navegação a Vapor
13. Fábrica de Pilar Arroz
14. Estrada de Ferro
15. Estrada de Bonds
16. Fonte Mamoim
17. Fonte Apicum
18. Fonte das Pedras

O fator localização é importante, pois havia um conceito lógico no que diz respeito ao local em que as fábricas iriam se instalar. “A indústria nascente tende a se implantar fora das cidades.” Essa afirmação de Lefebvre (2008, p. 15) não pode ser vista isoladamente, pois

[37] A numeração em ordem crescente de baixo para cima apresentada na planta não corresponde à ordem cronológica em que foram instaladas as fábricas; ela apenas tem o objetivo de quantificar as fábricas apresentadas pelo mapa nesse período.

o autor também apresenta condicionantes que precisam ser identificados, entre eles: (i) proximidade de fontes de energia (rios para utilização da água e/ou força motriz, florestas para utilização da madeira e/ou transformação de carvão); (ii) meios de transporte (canais de rios, mar através dos portos, estradas e ferrovias); (iii) matérias-primas (minerais ou vegetais, conforme a base utilizada para cada atividade); (iv) reserva de mão de obra.

O surgimento das indústrias no período abordado revela uma diversidade significativa na tipologia dos estabelecimentos fabris. A maioria dessas indústrias eram sociedades anônimas, totalizando 17, enquanto algumas, em menor número, eram de propriedade particular, somando dez. A maior parte dessas fábricas dedicava-se à fiação e tecelagem de tecidos de algodão, refletindo a demanda crescente por produtos têxteis na época. Contudo, a indústria não se limitava a esse setor, abrangendo também a produção de fósforo, chumbo, pregos, cerâmica e sabão, demonstrando a diversidade industrial emergente.

O conceito lógico sobre a implantação das indústrias ocorre a partir do momento em que se distinguem os elementos que proporcionam a indução e o induzido. Compreende-se que a indução das indústrias se dá principalmente pelos recursos já mencionados por Lefebvre (2008).

Figura 3: Vista externa da Companhia Fabril Maranhense no início do século XX (indicada no mapa pelo número oito). Fonte: Álbum do Maranhão em (1908).

Confere-se destaque à Fabril Maranhense, indicada pelo número oito no mapa da Figura 1. Segundo Maranhão (1923), a fábrica foi fundada em 1891, possuía em média 800 funcionários entre homens e mulheres e a sua localização indica as condicionantes apresentadas por Lefebvre (2008) nos itens (i), (ii), (iii) e (iv):

> Possue a Companhia todo o terreno de duas vastas quintas cuja frente se prolonga desde o prédio n. 200 até o portão de entrada da fábrica que tem o n. 238, á rua Oswaldo Cruz. As terras são abundantes de pedras, capinzaes e árvores fructiferas. Também possue a Companhia terrenos cortados pelo igarapé do Apicum, em que tem os seus poços dos quaes retira agua sufficente para o funccionamento de suas caldeiras. Estas terras se prolongam até a margem do rio Bacanga, onde a Companhia tem o seu porto accessivel aos barcos com carregamentos de mangue e lenha, e mesmo a alvarengas, quando é necessario transportar volumes com machinas de grande pezo (Maranhão, 1923).

Figura 4: Companhia do Cânhamo do Maranhão no início do século XX (indicada no mapa pelo número sete). Fonte: Álbum do Maranhão em (1908).

Figura 5: Fábrica dos Irmãos Martins (indicada no mapa pelo número cinco). Fonte: *Maranhão (1899).*

Figura 6: Fábrica Santa Amélia (indicada no mapa pelo número um). Fonte: Maranhão (1899).

Destaca-se que, grande parte dessa paisagem não existe mais, e dentre as que ainda resistiram, algumas delas, encontram-se em ruínas. Sejam pelo abando, ou de fato, pelas transformações econômicas condicionadas às novas formas de uso da cidade e seus meios de produção. Por isso, cabe destacar a importância da identificação dessa paisagem fabril, pois através da identificação e apresentação de seu valor histórico, poderá utilizar-

se como documento de representação de fatos importantes em determinado período da histórica.

Para isso, cabe sublinhar a medida fundamental apresentada por Mendes (2006, p. 11), que são "os inventários rigorosos e metodologicamente actualizados, com vista o conhecer-se o que existe, para posterior estudo, investigação e eventual reutilização."

CONCLUSÃO

Ao refletir sobre a questão levantada em relação à identificação e representação da paisagem industrial, percebe-se que esta, se configura como um instrumento essencial para o conhecimento do patrimônio. As fontes iconográficas permitem desenvolver a representação através de imagens, levando-as para a próxima fase da identidade cultural, que é a reconhecimento do patrimônio como parte integrante da formação social de determinada época, integrando o passado industrial ao presente e futuro de uma sociedade.

O reconhecimento dessas áreas e dos acervos industriais ocorre a partir da compreensão desses espaços como representativos de um período essencial da era moderna, encapsulando a essência da história urbana, do trabalho e da tecnologia. Esses locais são testemunhos vivos, dinâmicos representados no espaço, embora as identidades associadas a esses espaços sejam variadas, pois o patrimônio industrial é um bem atípico, mas, que pode criar uma funcionalidade, através de diversos usos públicos, convergindo para a preservação do patrimônio.

Por tal motivo, considera-se fundamental a existência de projetos com a destinação de uso, para que, esses monumentos não se percam em decorrência da falta de função. Para isso, reitera-se fundamental o levantamento iconográfico, bem como ação se tornar-se público esses levantamentos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Andrés, Luiz Phelipe de Carvalho Castro. **Reabilitação do Centro Histórico de São Luís**: revisão crítica do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís/PPRCHSL, sobre o enfoque da conservação urbana integrada. – Recife, 2006.

Castells, Manuel. **A questão urbana**; tradução Arlete Caetano. – 8ª ed. – São Paulo: Paz e Terra, 2021.

Iphan. **Cidades Históricas Inventário e Pesquisa**: São Luís. Brasília: Senado Federal/Iphan, 2007.

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

Lacroix, Maria de Lourdes Lauande. **São Luís do Maranhão, Corpo e Alma**. 2ª edição ampliada / São Luís: Edição da autora, v. 1, 2020.

Lefebvre, Henri. **O direito a cidade**; tradução Rubens Eduardo Frias. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2008.

Maranhão. **Álbum do Maranhão – 1923**. Maranhão: Biblioteca Pública Benedito Leite, 1923. Disponível em:

<http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/201408272214321409188472_95931409188472_9593.pdf> Acesso em: 22 Jan. 2024.

Maranhão. **Maranhão Ilustrado**. São Luís: Alfaiataria Teixeira, 1899.

Mendes ,José Amado. **Industrialização e Patrimonio Industrial**: desenvolvimento e Cultura. Porto; Ericeira, 2006.

Rangel, Ignácio Mourão. **A história da dualidade brasileira**. Revista de Economia Política, v. 1, n. 4, outubro-dezembro / 1981.

Reis Filho, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 13ª Ed., São Paulo: Perspectiva, 2014.

Santo, Raquel Tereza do Espírito. **Covilhã**: Paisagem Industrial, 2010. 141 p. Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitetura) - Universidade de Coimbra. Coimbra, 2010.

Santos, Milton, **A Urbanização Brasileira**. 5. Ed., 5. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

Spix, Johann Baptist Von, MARTIUS, Carl Friedrich Philipp, 1781-1826. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)** / Spix e Martius. Tradução de Lúcia Furquim Lahmeyer -- Brasília : Senado Federal, Conselho Editorial, 2017.

Viveiros, Jerônimo José de. **História do comércio do Maranhão**: 1612-1895. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, v. 2, 1954a.

Viveiros, Jerônimo José de. **História do comércio do Maranhão**: 1896-1934. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, v. 3, 1954b.

Primeiro caminho da Mogiana até Minas Gerais: a Linha do Rio Grande segundo os Relatórios da Companhia.

Beatriz Alves Goulart Rocha <beatrizgoulart@usp.br>

INTRODUÇÃO

Este trabalho faz parte de uma pesquisa de doutorado em desenvolvimento que aborda as dificuldades da preservação do patrimônio ferroviário em cidades pequenas. Para isto, tem como recorte de estudos a Linha do Rio Grande, prolongamento do tronco da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF), construída para levar seus trilhos até Minas Gerais.

Saindo de Ribeirão Preto, até atravessar o Rio Grande, contemplava cidades que, atualmente, possuem menos de 50 mil habitantes (Jardinópolis, Brodowski, Restinga, Cristais Paulista, Pedregulho e Rifaina), com exceção de Batatais (58.402 habitantes) e Franca (352.536 habitantes) (IBGE, 2022).

Compreendendo o objeto de estudo, percebeu-se que esta linha foi pouco explorada em pesquisas sobre a preservação do patrimônio[38]. Por isto, uma etapa que se mostrou necessária para o desenvolvimento do tema, a fim de respaldar as análises posteriores da pesquisa de doutorado (como o estado atual dos bens, as intervenções arquitetônicas, os usos adotados etc.) foi estudar o histórico (da construção à decadência) desta ferrovia.

Neste sentido, uma renomada bibliografia sobre as ferrovias foi consultada[39], contudo, o principal objetivo deste texto é descrever a Linha do Rio Grande de acordo com a própria Companhia, através de seus Relatórios Administrativos[40], destacando pontos relacionados ao objeto de estudo, reafirmando sua relevância para a região e, consequentemente, a importância da preservação de seus bens.

[38] Encontram-se outras abordagens (como a geográfica e econômica): (TOSI e FALEIROS, 2000) e (FALEIROS, 2002). Além de dados e fotografias em sites como: http://www.estacoesbrasileiras.com.br/ e http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.htm.

[39] Como: (MATOS, 1974); PINTO (1903) e SAES (1981).

[40] Resumo dos principais acontecimentos, que serão mais detalhados na Tese.

Figura 1. Linha do Rio Grande em preto. Adaptado de: Mappa Geral da Viação Férrea dos Estados do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas Geraes, 1893. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

MÉTODOS

Parte de uma pesquisa qualitativa composta por várias etapas, este texto tem caráter descritivo. Isto porque seu principal objetivo é apresentar um breve histórico (de construção e funcionamento) da Linha do Rio Grande através da perspectiva registrada pela própria Companhia Mogiana, o que é feito por meio da análise dos seus Relatórios Administrativos. O acesso a estas fontes primárias se deu, tanto presencialmente, no Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP), onde estão seus exemplares físicos, quanto pelos exemplares digitalizados disponíveis em seu portal eletrônico (https://atom.arquivoestado.sp.gov.br/index.php/relatorio-no-001-1872-criador-a-companhia-mogiana-de-estradas-de-ferro-mogi-mirim-sp-typographia-do-progresso-1873-relatorio-administrativo) e no Projeto Memória Ferroviária (https://memoriaferroviaria.assis.unesp.br/?page_id=1796).

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro tem seus primeiros anos contidos no Estado de São Paulo, mas sua expansão para outras áreas produtivas, especialmente do café, marcou, entre sucessos e infortúnios, o território por onde passou. Sua origem se dá a partir de um contrato com o Governo, através da Lei provincial n. 18 de 21 de março de 1872 que “concedeu privilégio e garantia de juros de 7 % sobre o capital de três mil contos, à companhia, que tomasse a si a construcçao de uma via férrea de bitola estreita entre as cidades de Campinas e Mogy-mirim, partindo do ponto mais conveniente um ramal para a do Amparo.” (CMEF, 1873, p.3).[41]

Já no segundo relatório da empresa (1873), reconhece-se a aspiração por expansão dos trilhos até Minas Gerais, às margens do Rio Grande. Após uma década de sua criação, a Companhia apresentava a planta aprovada pelo Governo Provincial (de São Paulo), bem como o orçamento a ser dispendido para aumentar sua linha de São Simão até Ribeirão Preto[42]. Além disso, a intenção de um prolongamento até Goyaz já se expunha de forma clara, sendo então estimulado pelo Presidente da Província de Minas Gerais.

Ademais, segundo o Relatório de três de setembro de 1882, a abertura da estrada até algumas cidades do Nordeste do estado de São Paulo para além de Ribeirão Preto, como Batatais e Franca, era sua “direção natural” e se mostrava como uma urgência a ser respondida inicialmente com a verba para construção de uma ponte sobre o Rio Pardo. (CMEF, 1882, p. 12).

Deste modo, o alcance ao Rio Grande se mostra cada vez mais próximo, sendo que em 21 de outubro de 1882, a partir da Lei n. 3139, são garantidos juros atrativos para o prolongamento da linha, bem como para o Ramal de Caldas. Sendo assim, em 17 de fevereiro de 1883, a partir do Decreto n.8888, firma-se o contrato entre o Governo Geral e a empresa. Com isso, iniciam-se os estudos preliminares do trecho ferroviário a ser construído (CMEF, 1883, p. 11).

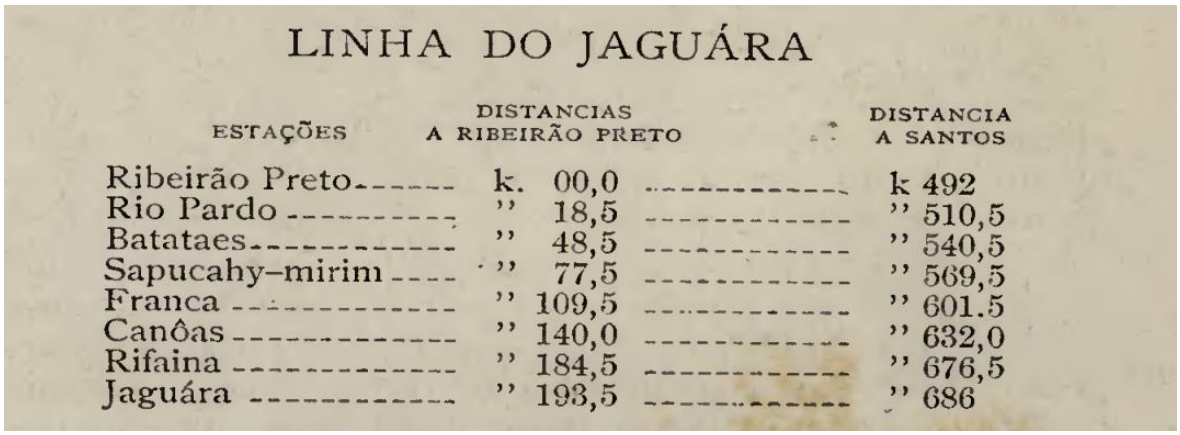
Segundo o relato do Engenheiro em Chefe (CMEF, 1883, p.37) foram entregues duas propostas de traçado para a Linha do Rio Grande e uma para o Ramal de Caldas. No

[41] Partindo da estação da Companhia Paulista em Campinas.

[42] Em 1876 os estudos da linha até Casa Branca já estavam concluídos.

primeiro caso, de acordo com o engenheiro responsável, Joaquim M. R. Lisboa, a Linha do Rio Grande poderia seguir o caminho da “Ponte Alta, com extensão de 200 a 205 km, ou da Jaguara, tendo então ente 175 a 180 km, ambos de construção facilitada, necessitando apenas de “duas obras de arte de maior vulto, que são a Ponte do Rio Pardo de 140 metros de vão e a do Sapucahy-mirim de 70 a 80 m.” (CMEF, 1883, p. 37).

A aprovação do traçado pelo Governo se deu através do Decreto n.9003 de 1 de setembro de 1883, dando preferência para o caminho direcionado à Jaguara, onde atingiria Uberaba (até então, a povoação com mais importância para a empresa no Triângulo Mineiro) padronizado com bitola de 1,00m e com previsão das seguintes estações:



LINHA DO JAGUÁRA

ESTAÇÕES	DISTANCIAS A RIBEIRÃO PRETO	DISTANCIA A SANTOS
Ribeirão Preto	k. 00,0	k 492
Rio Pardo	” 18,5	” 510,5
Batataes	” 48,5	” 540,5
Sapucahy–mirim	” 77,5	” 569,5
Franca	” 109,5	” 601.5
Canôas	” 140,0	” 632,0
Rifaina	” 184,5	” 676,5
Jaguára	” 193,5	” 686

Figura 2. Distância das estações até Ribeirão Preto e Santos. Fonte: CMEF,1884, p. 46.

A extensão final da linha do Rio Grande foi de 193,5km (CMEF, 1884, p. 50). Para além da transposição do território paulista em direção à “Goyaz”, as vantagens apresentadas sobre a região do Jaguara eram também relativas às condições mineralógicas locais, com presença de ouro e ferro. Ademais, as áreas atravessadas pelo traçado proposto se mostravam boas para “colonização em grande escala” e de “primeira ordem para cultura”. (CMEF, 1884, p. 47).

Neste contexto, a navegabilidade do Rio Grande também parecia ser vantajosa, tanto para a construção da ponte da Jaguara, quanto como forma de empreender serviços nesta ordem. Portanto, foram adquiridos alguns vapores e, com esta iniciativa, a Companhia passou a ser denominada “Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação”. De acordo com o apresentado, a ponte sobre o Rio Grande começou a ser construída em 1886, prevendo uma estrutura composta por 29 vãos, sustentados por pilares de pedras e vigas de ferro (CMEF, 1886, p. 63).[43]

Contudo, desde os primeiros relatórios nos quais constam dados sobre a Navegação do Rio Grande, estes serviços fluviais se mostraram pouco rentáveis em comparação às despesas investidas em seu funcionamento. Ademais, após a abertura da ferrovia até Uberaba, a demanda por este transporte praticamente extinguiu-se[44]. (CMEF, 1889, p. 41)

[43] Segundo relatório posterior, a ponte final ficou “com um vão de quarenta e oito metros e vinte e oito vãos de doze metros, sendo de trezentos e oitenta e quatro metros a extensão total de vãos”. (CMEF, 1927, p. 46).

[44] Apenas em 1922 eliminou-se a palavra “Navegação” do nome da empresa. (CMEF, 1924, p.11)

Voltando-se para a linha ferroviária, considera-se que a construção do prolongamento da linha principal em direção à Minas se deu em partes, sendo a primeira delas inaugurada com aproximadamente 50km, de Ribeirão Preto à Batatais em 3 outubro de 1886, a segunda porção, com 58km, de Batatais à Franca em abril de 1887, e a última, entre Franca e Jaguara, com as navegações já empreendidas no Rio Grande, teve sua abertura em março de 1888.

Destaca-se que, de acordo com as diversas demandas que a Companhia Mogiana recebia por parte das linhas, seu tráfego total foi dividido em duas partes, denominadas: Provincial, o trecho de Campinas à Ribeirão Preto; e Geral, partindo de Ribeirão Preto até a Jaguara. Esta última, teve como primeiro Inspetor o Dr. Alexandre Brodowski, que teve importante papel na região, dando origem ao nome da estação e da cidade de Brodowski.

Em 1895 (CMEF, p. 20), foram inauguradas as estações de Sarandy (Jurucê) e Brodowski, e no ano seguinte, a estação de Restinga. Apesar destes investimentos, o relatório de 17 de maio de 1896 aponta o anseio de maior exploração dos recursos da região da “Alta Mogiana”, através de um ramal com percurso menor (aproximadamente 168 km), partindo da estação de Sarandy até Santa Rita do Paraíso (atual Igarapava).

Continuaram, porém, a serem inauguradas novas estações na Linha do Rio Grande, como as de Pedregulho (1898) e de Macaúbas (1900). Apenas em 1910 o Ramal de Santa Rita do Paraizo solidificou-se como uma “Linha de Igarapava a Uberaba”, atravessando outro ponto do Rio Grande, de modo a manter os interesses e privilégios da empresa na região.

Observa-se que, apesar de alguns relatórios, como o de 1922, atestarem pouca prosperidade nas finanças (citando inclusive a Linha do Rio Grande), coloca-se como ponto importante o aumento ou reforma de algumas estações já existentes, incluindo Ribeirão Preto, Batatais e Franca, com a justificativa de necessidade de desenvolvimento do tráfego. (CMEF, 1923, p.208). Além disto, os relatórios dos anos seguintes argumentam sobre a importância de troca dos trilhos antigos da ferrovia para outros de maior porte, de forma a suportar novos carros e cargas.

Essa aparente incongruência dos relatos, ora de prosperidade, ora de dificuldades atravessa o histórico desta ferrovia. Além das questões já citadas, por ter sua funcionalidade atrelada principalmente à ligação entre os estados de São Paulo e Minas Gerais, a Revolução de 1930, por exemplo, ocasionou a interrupção desta comunicação por um período significativo, de 5 a 30 de outubro, demandando também de seu material rodante para “transporte de forças” (armadas). (CMEF, 1931, p. 29).

Em seguida, o Movimento Constitucionalista de 1932 desencadeou a ocupação das vias da Mogiana localizadas em território mineiro pela Rede Mineira de Viação, bem como a tentativa de tomada da administração das linhas compreendidas em terras paulista pela empresa “explorada e dirigida” pelo Estado de Minas Gerais (CMEF, 1933, p.9).

No ano de 1947, os relatórios demonstravam um saldo abaixo do esperado na somatória das seis linhas e, mais do que isso, as Linhas do Rio Grande e Ramal de Caldas, bem como as de Catalão, Guaxupé e Tatuí-Passos finalizaram o ano com mais despesas do que receitas, sendo que apenas o Tronco e Ramais, em conjunto com o Ramal de Igarapava a Uberaba contribuíram para um saldo positivo. Compreende-se, então, que a Linha do Rio Grande já não possuía tantas vantagens financeiras em relação ao outro caminho para Minas Gerais.

Neste período, relatava-se também o quanto as rodovias passaram a ser preferidas em relação ao transporte ferroviário[45]. Além do mais, os próprios relatórios administrativos da Companhia passaram a ser menos frequentes, o que nos leva ao final desta breve apresentação da linha. Tratando-se da CMEF, em 1971 ela foi extinta e incorporada à FEPASA - Ferrovia Paulista S/A (assim como as estradas de ferro Sorocabana, Araraquarense, São Paulo-Minas e a Companhia Paulista).

Nesta data, a Linha do Rio Grande não ligava mais os estados de São Paulo e Minas Gerais, visto que a construção da Usina Hidrelétrica de Jaguara – MG pela Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG), em 1966, inundou a região próxima à travessia do Rio Grande pelos trilhos do trem, deixando submersa parte da cidade de Rifaina e sua estação.

O translado para o Triângulo Mineiro foi absorvido pelo Ramal de Igarapava[46] e o primeiro caminho da Mogiana à região se tornou isolado, diminuindo-se aos Ramais de Franca e Batatais, sendo que a circulação de trens de passageiros foi interrompida em 1977, os de carga pararam em 1980, e os trilhos foram retirados em 1988 (PAIVA, 2017, p. 81).

CONCLUSÕES

A partir desta breve descrição da Linha do Rio Grande é possível perceber a importância que ela teve para a região no período de seu funcionamento. Mais do que isso, ao tomar como principal referência os Relatórios da Companhia, observa-se sua imagem pela própria CMEF como um empreendimento promissor, digno de um prolongamento da linha tronco até os limites do Estado de São Paulo, ao transpor o Rio Grande em direção à Minas Gerais, o que justifica ainda mais a importância de estudá-la.

Contudo, ao longo dos anos, seja pela “concorrência” com o Ramal de Igarapava, quanto pela sua interrupção, e até mesmo outros aspectos que podem tê-la afetado, ela acabou se tornando “secundária”. Supõe-se, enfim, que este pode ser um dos fatores relacionados à insuficiência de pesquisas sobre a Linha do Rio Grande, ou então, a um olhar reduzido às estações específicas, como Franca e Batatais, por exemplo, deixando de abordá-la como um conjunto.

AGRADECIMENTOS

Este texto faz parte de uma pesquisa de doutorado em andamento, realizada junto ao programa de Pós-Graduação da FAU-USP, sob orientação da Professora Doutora Beatriz Mugayar Kühl. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa (n. 2022/08609-3).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CMEF. **Relatorio da Directoria provisoria da Companhia Mogyana**, 30 mar. 1873.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 28 set. 1873.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 20 ago. 1876.

[45] Sobre o declínio das ferrovias no país, ver: SAES (1981).

[46] O caminho adotado pela rodovia Anhanguera se assemelha ao que era feito pelo Ramal de Igarapava.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 3 set. 1882.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 23 set. 1883.

_____. **Relatório da Directoria da Companhia Mogyana**, 30 mar. 1884.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 28 set. 1884.

_____. **Relatório da Diretoria da Companhia Mogiana**, 4 abr. 1886.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 13 out. 1889.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 5 mai. 1895.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação**, 28 jun. 1922.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação**, 28 jun. 1923.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 26 de jun. 1924.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 28 jun. 1927.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 20 jun. 1931.

_____. **Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana**, 22 jun. 1933.

_____. **Relatório da Diretoria da Companhia Mogiana**, 30 abr. 1948.

FALEIROS, Rogerio Naques. **Homens do café:** Franca: 1880-1920. 2002. 224p. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/285580>. Acesso em: 19 jul. 2021.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia Estatística). **IBGE Cidades@**, 2022. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/. Acesso em:12 mar. 2024.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Ômega. Sociologia e Política, 1974.

PAIVA, Kauê Felipe. **Urbanização e planejamento:** a produção do espaço urbano em pequenas cidades do eixo rodoferroviário da Alta Mogiana - Triângulo Mineiro. 2017. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. doi:10.11606/D.16.2018.tde-23062017-090554. Acesso em: 21 jul. 2021.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo: Typografia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1903;

SAES, Flávio A. M. **As ferrovias de São Paulo**: 1870 – 1940. São Paulo: Hucitec, INL, MEC, 1981;

TOSI, Pedro Geraldo; FALEIROS, Rogério Naques. **Nas fronteiras do Capitalismo:** a Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. In: Locus: Revista de História, [S. l.], v. 6, n. 2, 2000. Disponível em: https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20519. Acesso em: 19 jul. 2021.

Entre Dormentes e Memórias: uma viagem à Ferrovia do Contestado - SC

Grasiéle Aparecida da Costa Ferreira Peters <grasihistoria@gmail.com>

Ilanil Coelho <ilanilcoelho@gmail.com>

INTRODUÇÃO

O objetivo deste texto é apresentar o diagnóstico dos patrimônios ferroviários localizados no município catarinense de Porto União, parte da Ferrovia do Contestado. Este é um resultado parcial da tese em desenvolvimento, que visa compreender como os significados e valores atribuídos ao patrimônio ferroviário pelos moradores e trabalhadores da região do Contestado podem contribuir para a gestão e formulação de políticas de proteção desse patrimônio. Para tal, consideramos como base comparativa o inventário realizado pelo Instituto do Património Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em 2008, e a visita de campo, efetuada em 2023.

A Ferrovia do Contestado, com sua rica história e importância socioeconômica, representa um marco significativo na região. Inaugurada no início do século XX, foi palco de diversos eventos históricos, incluindo o conflito armado conhecido como a *Guerra do Contestado*. A linha férrea desempenhou um papel vital no desenvolvimento regional, conectando áreas remotas e impulsionando o comércio e transporte de pessoas e mercadorias. Entretanto, a partir da segunda metade do século XX, testemunhamos o declínio na valorização do transporte ferroviário na região, iniciando um processo de desmonte desse modal, culminando na privatização e na cessação das atividades de transporte, tanto de mercadorias quanto de passageiros, em 1997.

O texto está dividido em duas partes: a primeira consiste em uma breve apresentação sobre a Ferrovia do Contestado; em seguida, a análise da situação atual dos patrimônios ferroviários. Neste resumo será apresentado apenas dois patrimônios ferroviários, parte de um conjunto de 21 bens visitados.

FERROVIA DO CONTESTADO: UM TRAÇADO ENTRE GUERRA, MADEIRA E OUTRO VERDE

Para integrar São Paulo às províncias do Sul e promover a ocupação das terras devolutas, o planejamento de um projeto ferroviário se tornou imprescindível. Além de facilitar o escoamento de mercadorias, esse empreendimento visava também fortalecer a proteção territorial. Conforme apontado por Goulart Filho (2013, p. 152),

> O objetivo de uma integração ferroviária entre as três províncias do Sul, no Império, ao final do século XIX, está associado a fatores econômicos, militares, territoriais e demográficos. Relativamente à questão econômica, nas províncias do Paraná e Santa Catarina, destacavam-se duas mercadorias dentro do padrão de acumulação agrário-mercantil exportador: a erva-mate e a madeira. Ambas eram exploradas de forma semi-industrial e precisavam de estrutura de transporte para escoar a produção aos portos. Além dessas duas fontes de acumulação, a venda de terras pelas companhias colonizadoras aos imigrantes era outra fonte de valorização do capital. Quanto a questão militar, como estratégia de defesa, a construção de uma ferrovia daria mais agilidade e segurança para o Brasil, que já havia sofrido ameaças do Paraguai (Guerra do Paraguai) e Argentina (Questão de Palmas).

Por se tratar de um empreendimento de alto custo, o Governo Imperial determinou que a ferrovia fosse construída por iniciativa privada, por meio de concessões. Inicialmente, a concessão foi atribuída ao engenheiro Teixeira Soares, conforme estipulado pelo Decreto nº 10.432, de 9 de novembro de 1889 (BRASIL, 1889). Este decreto conferia o direito de exploração de uma zona máxima de 30 quilômetros para cada lado do traçado, além do direito de desapropriar terrenos particulares, e também estabelecia a obrigação de transportar gratuitamente colonos e imigrantes. No início da República, essa cláusula foi revisada pelo Decreto nº 305, de 1890 (BRASIL, 1890), que reduziu a zona de exploração para 15 quilômetros de cada lado.

> Attendendo ao que Me requereu o Engenheiro João Teixeira Soares, Hei por bem Conceder á companhia que o mesmo organisar, privilegio para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo das margens do Itararé, na Provincia de S. Paulo, vá terminar na Provincia do Rio Grande do Sul com dous ramaes; o primeiro separando-se da linha principal em Imbitura, e, passando por Guarapuava, descerá o Piquiry até á sua confluencia no rio Paraná, fornecendo dous sub-ramaes, um destinado a ligar as secções navegaveis deste ultimo rio, outro destacando-se em Guarapuava e seguindo o Iguassú até á sua foz; o segundo ramal, divergindo da linha principal, nas immediações da cidade da Cruz Alta, acompanhará o Ijuhy Grande e irá terminar nas margens do Uruguay (BRASIL, 1889).

A exploração das terras pela empresa de Teixeira Soares teve um impacto significativo na vida dos pequenos agricultores que residiam na região. Muitos foram deslocados de suas propriedades para dar lugar à construção da ferrovia ou para a demarcação de colônias destinadas à recepção de imigrantes europeus, com o objetivo de "branquear" a população local. Em 1908, a entrada de capital estrangeiro na ferrovia ocorreu com a aquisição da empresa responsável pela concessão ferroviária pela *Brazil Railway Company*, pertencente a Percival Farquhar.

Com a intenção de aproveitar as terras adjacentes à ferrovia, conforme garantido na concessão, o grupo de Farquhar estabeleceu a serraria *Lumber Company*, em Três Barras, SC, responsável pela exploração de madeira na região, anteriormente habitada pelos moradores locais, que agora faziam parte do domínio do *Grupo Farquhar*. Esses moradores, conhecidos como caboclos ao longo da *Guerra do Contestado*, eram os sertanejos que habitavam a região desde o século XVIII, subsistindo principalmente pela

extração rudimentar de madeira, criação de gado e cultivo de erva-mate. Essa exploração resultou em um desmatamento em larga escala das araucárias nativas da região, com a madeira sendo exportada e as terras sendo vendidas para imigrantes, contribuindo para um programa de desenvolvimento unilateral[47] e desigual.

Figura 1. *Serraria da Lumber*, em Três Barras – SC (1929). Fonte: Prefeitura de Três Barras – SC ([2013]).

A Figura 1 descreve a intensidade do desmatamento no início do século XX decorrente da construção da Ferrovia do Contestado que garantia à concessionária a exploração do terreno para extração de madeira e venda de lotes. Na foto, encontra-se a ferrovia que atravessava a serraria para transporte da madeira.

Sobre o desmatamento da região do Contestado durante a construção da ferrovia, Thomé (1983, p. 55) afirma que

> Pelo volume da produção diária declarada, por informações e estimativas, calcula-se que nos seus 40 anos de funcionamento a Lumber deve ter cortado mais de 15 milhões de pinheiros na Região do Contestado, além de imbuias, cedros, canelas e perobas. A agressão da Lumber não era apenas ao meio-ambiente, mas também ao elemento humano que habitava as matas: o caboclo.

A Ferrovia do Contestado teve um impacto avassalador em diferentes classes sociais, resultando em progresso para o empresariado norte-americano, que lucrava com a exploração das terras circundantes. No entanto, para os caboclos que habitavam a região, essa mudança representou uma perda profunda. Para eles, não se tratava apenas do desmatamento das florestas; era a perda de suas vidas, pois foram expulsos do lugar onde

[47] Usa-se a expressão unilateral no sentido de que nas desapropriações irregulares e exploração da paisagem natural apenas o *Grupo Farquar* ganhou. Reflexo disso foram os conflitos com moradores locais.

viveram de maneira simples, dedicando-se ao único meio de subsistência que conheciam: o trabalho na terra. Para essas pessoas, restava apenas rezar e lutar.

Para suprir a demanda por mão de obra na construção da ferrovia e na serraria, foram contratados trabalhadores de diversas regiões do país, além de imigrantes, conforme relatado por Valentini (2009)

> Para atingir o objetivo rapidamente, o número de trabalhadores multiplicou-se de 1.000 para 5.000, de tal sorte que, trabalhando em ritmo acelerado, ao contratar trabalhadores para determinados trechos e ao construir pontes temporárias de madeira ao longo da linha, a Companhia concluiu os trabalhos em dezembro de 1910.

Porém, muitos desses trabalhadores foram demitidos e, sem meios de retornar às suas origens, juntaram-se aos caboclos em busca de terras para sobreviver. No entanto, as poucas terras disponíveis, fora do domínio dos empresários norte-americanos, estavam nas mãos dos latifundiários locais. Essa situação contribuiu para o surgimento de conflitos sociais e violentos, muitas vezes alimentados pelo messianismo, que estava presente na região por meio da figura de *José Maria*.

Essa realidade de desespero social levou sertanejos e ex-funcionários da ferrovia e da serraria a se envolverem em conflitos violentos como uma forma de resistência e busca por justiça contribuindo para a ascensão da *Guerra do Contestado*

A ferrovia deixou marcas na região: (1) Pela desapropriação dos sertanejos para a construção da ferrovia e exploração da madeira. (2) Pelo processo de colonização que intensificou-se com a formação de colônias (3) Pela formação de vilarejos e posteriormente municípios.

O recorte desse texto traz um diagnóstico da situação atual do patrimônio ferroviário no município de Porto União-SC.

(DE) USOS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: REFLEXÕES SOBRE A FERROVIA NA ATUALIDADE

Considerando que Ferrovia do Contestado é o cerne da pesquisa, foi crucial adentrar a região em várias visitas de campo com o propósito de mapear e diagnosticar o estado de conservação e os usos atuais dos bens ferroviários, tanto os oficialmente reconhecidos como patrimônio, quanto aqueles ainda não catalogados. A pesquisa de campo foi essencial para essa avaliação abrangente.

Além do objetivo principal de mapeamento, como pesquisadoras, sentimo-nos compelidas a explorar mais profundamente a região que foi palco de intensos conflitos durante a *Guerra do Contestado*[48]. A curiosidade em compreender melhor esse contexto histórico foi motivação adicional que enriqueceu a experiência no campo.

[48] “No auge do conflito, entre o fim de 1914 e o início de 1915, estavam em ação 8.000 militares, sendo 7.000 soldados das armas da Infantaria, Cavalaria, Artilharia e Engenharia do Exército Brasileiro, do Regimento de Segurança do Paraná e do Regimento de Segurança de Santa Catarina. Ainda foram contratados mais de 1.000 civis pela União. O inimigo: o informal Exército de São Sebastião, reunindo peões, tropeiros, agregados,

A seguir, uma breve análise de dois patrimônios ferroviários, parte de um conjunto de 21 bens visitados durante pesquisa de campo realizada em Porto União, Santa Catarina, em 2023.

Explorando Porto União

Em Porto União, assim como nas outras localidades pesquisadas, o critério inicial para identificar e listar os pontos de interesse foi baseado nos bens oficialmente reconhecidos como patrimônio ferroviário[49]. No entanto, à medida que avançávamos nas visitas e seguíamos os itens listados pelo IPHAN, percebeu-se a necessidade de ampliar o escopo para incluir outros locais relevantes. No município de Porto União, de acordo com o registro do patrimônio cultural ferroviário pelo IPHAN, constam três bens: a Estação Ferroviária e os Armazéns 1 e 2, todos integrados à lista em 01/12/2009. Além disso, a Estação possui proteção adicional pela Fundação Catarinense de Cultura ([P.T. nº: 093/98], Decreto nº 3.588, de 21 de dezembro de 1998, 1998).

Estação de Porto União

Ao chegar à estação, é evidente que a estrutura está em bom estado de conservação, sendo gerida pelas respectivas administrações municipais. No lado paranaense, uma sala foi cedida para a *União dos aposentados e pensionistas ferroviários do Paraná e Santa Catarina* (UNIFER). De acordo com o inventário de varredura do IPHAN (IPHAN SC, 2009), a estação faz parte de um conjunto ferroviário, embora não haja informações precisas sobre quais bens compõem esse conjunto. No entanto, é destacado que o estado de conservação é bom, e a edificação é utilizada para diversos fins culturais, incluindo a Secretaria de Cultura, Biblioteca, Museu Ferroviário e a Associação Amigos do Trem. Além disso, consta que a preservação é do tipo original, com bens móveis integrados, como uma locomotiva e um vagão.

Na época do inventário, parte dos bens móveis estava no Museu Ferroviário, enquanto a locomotiva e o vagão eram propriedade da *Associação Amigos do Trem*. Contudo, em 2023, durante minha visita, não identifiquei a permanência desses usos. A locomotiva não estava mais na estação; ela passou por um processo de restauração e atualmente está em fase de testes para ser utilizada em viagens turísticas pelo *Trem das Etnias*.

extratores de erva-mate, sertanejos, camponeses, colonos, com 10.000 combatentes, entre homens, mulheres, idosos e crianças, na maioria caboclos luso-brasileiros, armados com revólveres, espingardas e facões" (THOMÉ, 1983, p. 148).

[49] Dos municípios pesquisados, Porto União, Matos Costa e Piratuba tem bens na lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Figura 2. Estação de Porto União (vista geral), 21 de abril de 2023. Fonte: primária (2023).

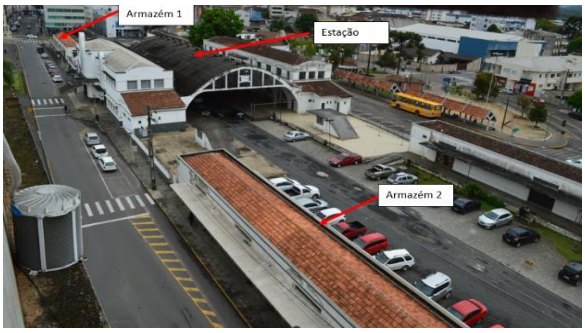


Figura 3. Vista aérea Estação de Porto União, 2008. Fonte: IPHAN SC (2009).

Estação Engenheiro E. de Mello

Nos arredores do centro de Porto União, encontra-se a comunidade de *Engenheiro Eugênio de Mello*, um pequeno vilarejo ferroviário que abriga casas, uma estação e um túnel. Apesar de atualmente estar desocupado, o vilarejo permanece em boas condições de conservação.

O ambiente ao redor permanece limpo, resultado da dedicação dos moradores locais e dos colaboradores do projeto *Trem das Etnias*. Ao comparar com o inventário do IPHAN, é evidente que não houve esforço de restauração para a estação em questão, cuja cobertura da plataforma está em condições precárias.

Por outro lado, a placa adjacente à estação, que identifica o local, foi revitalizada e encontra-se em ótimas condições. Segundo o inventário de 2008 (IPHAN SC, 2008), a estação faz parte de um conjunto ferroviário, apresentando um estado de conservação regular e sendo utilizada para comércio local nos dias de passeio da Maria Fumaça, organizados pela *Associação Amigos do Trem*. Naquela época, havia interesse em preservar o local para fins turísticos.

Figura 4. Estação Engenheiro E. de Mello, 21 de dezembro de 2023. Fonte: primária (2023).

Figura 5. Estação Ferroviária Engenheiro E. de Mello, vista geral da fachada, 2008. Fonte: Ficha do Inventário de varredura da Estação Ferroviária Engenheiro E. de Mello Nova (IPHAN SC, 2008).

Contudo, atualmente, percebe-se que o prédio está em estado de conservação ruim, sem ter recebido manutenção nos últimos anos. Apesar do interesse contínuo em utilizá-lo para o turismo, apenas a placa indicativa ao lado da estação foi restaurada ou reformada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As conclusões parciais após a visita de campo proporcionam reflexões sobre as transformações nos usos dos patrimônios ferroviários, em Porto União, desde a última visita do IPHAN, em 2008. Este é apenas um estágio inicial do processo, considerando que durante o desenvolvimento da tese será realizada a análise de todos os patrimônios ferroviários da Ferrovia do Contestado inventariadas pelo IPHAN, em 2008, havendo assim, espaço para avançar nas pesquisas a fim de compreender as complexas relações estabelecidas ao longo do tempo entre as pessoas e o patrimônio ferroviário.

Durante a visita, observou-se uma variedade de mudanças e adaptações nos locais ferroviários, refletindo a evolução das necessidades e interesses da comunidade local.

É fundamental aprofundar a investigação para entender não apenas as mudanças físicas nos patrimônios, mas também as implicações sociais, culturais e econômicas dessas transformações. Isso inclui examinar as narrativas e memórias das pessoas que viveram e trabalharam ao redor da ferrovia, bem como o papel desempenhado pelo patrimônio ferroviário na identidade local e na construção da história da região.

Além disso, uma análise mais abrangente pode revelar os desafios enfrentados na preservação e gestão desses patrimônios, bem como identificar oportunidades para promover seu uso sustentável e valorização contínua.

Portanto, esta etapa inicial da pesquisa fornece uma base sólida para continuar explorando e compreendendo a importância e o impacto dos patrimônios ferroviários em Porto União, oferecendo *insights* valiosos para a conservação e promoção do seu legado histórico e cultural.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de doutorado da autora, realizada junto ao programa de Pós-graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade (PPGPCS), da Universidade da Região de Joinville (UNIVILLE), sob orientação da Professora Doutora Ilanil Coelho. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina (FAPESC), pelo financiamento da pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1889**, Página 683, v. 2, pt II [Decreto nº 10.432, de 9 de novembro de 1889]. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10432-9-novembro-1889-542322-publicacaooriginal-52491-pe.html#:~:text=Concede%20privilegio%2C%20garantia%20de%20juros,Itarar%C3%A9%2C%20na%20Provincia%20de%20S. Acesso em: 20 maio 2024.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 305, de 7 de abril de 1890**. Rio de Janeiro, 7 de abril de 1890. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D305.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%20305%2C%20DE%207%20DE%20ABRIL%20DE%201890.&text=Declara%20effectiva%20a%20concess%C3%A3o%20feita,Maria%20da%20Bocca%20do%20Monte. . Acesso em: 20 maio 2024.

Fundação Catarinense de Cultura. **Porto União**. P.T. nº: 093/98. Decreto nº 3.588, de 21 de dezembro de 1998. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1998.

GOULART FILHO, Alcides. **Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina**. 1. ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. v. 1.

IPHAN SC. Ficha do Inventário de varredura. Patrimônio Ferroviário de Santa Catarina. **Estação Ferroviária Engenheiro de Mello Nova**. Florianópolis: IPHAN, 2008.

IPHAN SC. Ficha do Inventário de varredura. Patrimônio Ferroviário de Santa Catarina. **Estação Ferroviária Porto União**. Florianópolis: IPHAN, 2009.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro**: história da ferrovia no Contestado. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil** : a instalação da Lumber e a guerra na região do Contestado : 1906 - 1916. Porto Alegre, 2009. 301f. Tese (Doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

Significados culturais de um bem protegido: o Conjunto da Estação Ferroviária de Avaré (SP)

Pedro Augusto Silva Oliveira <pas.oliveira@unesp.br>

INTRODUÇÃO COM OBJETO E PROBLEMATIZAÇÃO

A presente pesquisa teve como objetivo identificar as percepções e memórias da comunidade do entorno do Conjunto Ferroviário de Avaré (SP), a fim de verificar se elas são consideradas na gestão municipal do bem protegido - o processo de tombamento estadual da estação ocorreu em 2011 (SÃO PAULO; CONDEPHAAT, 2011), o que redundou na proteção legal do conjunto em 2016 (São Paulo, 2016). O estabelecimento do complexo ocorreu em um contexto de expansão cafeeira e ocupação interiorana - já que a área era considerada “boca do sertão” até então. A presença da ferrovia na cidade permitiu um desenvolvimento para o município, sendo de extrema importância para a História de Avaré e para todos que tiveram contatos e vínculos com essa forma de patrimônio material (SILVA JR, 2012; SILVA JR, 2013).

Identificar o uso e o valor atribuído, pela comunidade, para a Estação; captar quais espaços e edifícios são citados por quem se relaciona com o patrimônio, também analisando a centralidade do bem tombado nas memórias das pessoas; constatar se há, e quais são, os tipos de memória relacionados ao objeto de estudo, incluindo a dimensão afetiva relacionada a este; avaliar se a comunidade reconhece a importância do bem tombado (identificando-o como protegido), inclusive para o município, a partir de seus usos e dimensão afetiva; verificar se a administração municipal considera os valores atribuídos pela comunidade na gestão do prédio edificado, promovendo diferentes formas de sua utilização foram objetivos específicos desta pesquisa.

MÉTODOS

Foram consultadas fontes e bibliografias acerca dos temas afins à pesquisa (História oral, memória, identidade, patrimônio cultural, políticas e proteção), da História do munícipio e do Conjunto. Para realização dos objetivos foram realizadas entrevistas, utilizando a metodologia de História Oral e as etapas sugeridas por Verena Alberti (2013), com os indivíduos os quais se relacionam de alguma forma com o conjunto (moradores e trabalhadores da área), podendo ser utilizada pelos grupos entrevistados como um instrumento para reafirmar suas identidades (ALBERTI, 2005). Por meio dos registros buscou-se compreender: a percepção de tempo e espaço das pessoas do entorno do bem patrimonializado; as suas formas de relacionar-se com o espaço ferroviário; e a maneira a qual se dá sua interação com a cidade. Também foram realizadas consultas ao poder público municipal, identificando um histórico dos usos, abandonos, propostas e gestão do bem tombado.

Uma vasta bibliografia foi consultada, sendo alguns escritos destacados. Com o texto de Alberti (ALBERTI, 2005), buscou-se compreender os processos da metodologia de História Oral (pré-entrevista, entrevista e pós-entrevista). Já Pollak (POLLAK, 1992), discute a memória individual, coletiva e a identidade – elementos presentes nas oralidades coletadas. Oliveira (OLIVEIRA, 2015) entende as influências da edificação na paisagem e no modo de vivência da comunidade. Por fim, Silva Júnior (SILVA JR, 2013), expõe o contexto da inauguração da ferrovia em Avaré.

O propósito é esclarecer se há e quais os vínculos afetivos que os moradores do município de Avaré possuem com o bem tombado do conjunto da antiga estação ferroviária da cidade, especialmente os que moram em seu entorno; contribuindo para um melhor entendimento sobre o aspecto identitário do bem tombado - como afirmam documentos internacionais e nacionais importantes para a temática - Carta de Burra (2013); Princípios de Dublin (TICCIH / ICOMOS, 2011); Constituição Federal (BRASIL, 1988, art. 216) - e alguns autores (GUTIÉRREZ VIÑUALES, 2008; OLIVEIRA, 2015). Dessa maneira, esperava-se perceber se uma das finalidades do tombamento, tal como foram apontados por Rabello (2008, p. 2), foram atingidos: proteção, preservação e conservação, atentando-se ao interesse público urbanístico e cultural, integrando os habitantes da localidade do patrimônio em seus usos e gerência.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Após a devida exposição dos dados obtidos durante as entrevistas, e breve análise, cabe relacioná-los à bibliografia lida, além de seus eixos temáticos. Com o registro da oralidade da comunidade presente no entorno do bem tombado, pode-se observar as memórias individuais e coletivas dessas pessoas, elementos estes trabalhados por Halbwachs (1990) e Pollack (1992), sendo influenciados pela presença do bem protegido durante os momentos de suas vidas, como cita Oliveira (2015). Sob esse aspecto, Pollack (1992) explicita que a memória é elemento central na formação da identidade de um indivíduo, ou de um grupo (sob um sentido de vínculo); partindo desse princípio, a identidade dos entrevistados também foi explicitada - ao recorrerem às suas próprias lembranças, norteadas pelos questionamentos acerca do complexo ferroviário, demonstraram elementos pessoais de suas vidas ou de seus parentes próximos, relembrando-os com nostalgia. Dessa maneira, recorrendo a Pelegrini (2006) e sua citação a Le Goff (1997), percebe-se o bem tombado presente, mesmo indiretamente, na vida das pessoas - sendo um elemento das histórias desses sujeitos, das localidades de suas vivências e da paisagem observada.

A luta pela melhoria do estado dos espaços analisados, está extremamente ligada ao resguardo das vivências de cada ser dessa comunidade. Em resumo, o abandono do complexo, realizado pela gestão municipal, significa praticamente ignorar a memória dos entrevistados - funcionários da empresa, comerciantes ou moradores que tiveram suas vidas ligadas ao funcionamento da estação ferroviária.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste sentido, alguns resultados obtidos podem ser expostos. A comunidade do entorno do objeto de estudo considera que o complexo se encontra sem uso e planos de aproveitamento futuro, sendo isso representado pelo desgaste presente principalmente na edificação da chamada Antiga Estação; entretanto, entendem a importância histórica da localidade para suas vidas e História do município. A população possui memórias próprias sobre a área ferroviária, além das relacionadas ao que pessoas próximas contaram para

cada entrevistado. Ao mesmo tempo, há vínculos às vivências diárias pessoais. Contudo, os valores culturais atribuídos por essa comunidade não são considerados na gestão municipal da área protegida, visto que projetos de uso não foram executados. Isso resultou não apenas no aumento da degradação, apesar de ser um imóvel declarado bem cultural por instituições de salvaguarda, mas também não estimulou reforço ou novos vínculos. Juntamente, os depoimentos adquiridos demonstraram a não consideração dos entendimentos dos cidadãos avareenses na gestão e em possíveis usos, ou propostas de, do bem tombado da estação ferroviária do município.

Em uma análise mais ampla, a comunidade consultada menciona na maioria das vezes a própria estação, frisando seu atual estado de conservação e comenta sobre as casas que anteriormente pertenciam a Fepasa e atualmente são ocupadas, além das outras habitações próximas - compradas ou construídas, não tendo sido pertencentes às antigas empresas ferroviárias (com alguns entrevistados ressaltando essas diferenças); o horto florestal; a praça atrás do bem tombado e a localidade onde já abrigou uma escola pública e a sede da Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE) da cidade.
Atentando-se mais especificamente ao objeto de estudo, alguns membros da comunidade sabem da condição de protegida da Antiga Estação, mas isso não está presente na maioria das entrevistas. Contudo, compreendem a importância desse espaço para a região, para a história da cidade e seu desenvolvimento econômico, social e populacional entre o período do final do século XIX até meados do XX.
É de extrema urgência buscar maneiras para que a gestão do bem tombado leve em consideração os sujeitos e seus vínculos com o patrimônio, buscando melhorá-la, além de promover um uso o qual integre os cidadãos. Concomitantemente, urge até mesmo cumprir uma das características básicas do tombamento: a preservação, principalmente pelo atual estado da edificação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. A história dentro da história. In: PINSKY, Carla B. (org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 155-202.

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**. Rio deJaneiro: Editora FGV, 2013, A entrevista p. 157-234.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, artigo 216. 1988.

GOFF, Jacques le. Patrimônio histórico, cidadania e identidade cultural: o direito à memória. In: BITTENCOURT, Circe (Org.) **O saber histórico na sala de aula** São Paulo: Contexto, 1997. p.138-139 apud PELEGRINI, Sandra C. A. Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. **Revista Brasileira de História**, v. 26, p. 115–140, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/j/rbh/a/PVLJ6HmX7hxYDD9bkdFqYLD/?lang=pt>. Acesso em: 30 ago. 2022.

GUTIÉRREZ VIÑUALES, A. Chuquicamata: patrimonio industrial de la minería del cobre en Chile. **Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural - Journal of Cultural Heritage Studies**, v. 21, n. 1, p. 74–91, 2008.

HALBWACHS, M. **Memória coletiva**. São Paulo: Vertices, p. 14-33 1990.

ICOMOS AUSTRALIA. **Burra charter (fifth version): the Australia ICOMOS charter for the conservation of places of cultural significance**. , 2013. Disponível em: <https://australia.icomos.org/wp-content/uploads/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31.10.2013.pdf>. Acesso em: 2 ago. 2018.

INSTITUTO, do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil); RABELLO, Sonia (Eds.). Tombamento. *In*: **Dicionário IPHAN de patrimônio cultural**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2008. (Cadernos de pesquisa e documentação do IPHAN, v. 3). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1026>.

OLIVEIRA, E. R. DE. Arqueologia Industrial, Patrimônio Industrial e sua difusão cultural. Em: **Arqueologia Pública e Patrimônio: questões atuais**. Criciúma: UNESC, 2015. p. 197–225.

PELEGRINI, Sandra C. A. Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. **Revista Brasileira de História**, v. 26, p. 115–140, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/j/rbh/a/PVLJ6HmX7hxYDD9bkdFqYLD/?lang=pt>. Acesso em: 30 ago. 2022.

POLLAK, M. Memória e identidade social. Revista **Estudos Históricos**, v. 5, n. 10, p. 200–215, 1992.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, ESPORTE E TURISMO; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo Condephaat: 64203/2011 - tombamento do Conjunto Ferroviário de Avaré**. , 2011.

SÂO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA. Resolução SC n. 23, de 15 de março de 2016. Resolução de tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Avaré, no município homônimo. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. 17 mar. 2016, Sec. I, p. 316 e 317.

SILVA JR, Gesiel T. **Avaré em memória viva III**. Taquarituba: Ed. Gril, 2012. p. 29.

SILVA JR, Gesiel T**. Avaré em memória viva IV**. Taquarituba: Ed. Gril, 2013. p. 35-37.

TICCIH / ICOMOS. **Principios de Dublin**. 2011. Disponível em: <https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=686>

A oralidade como resistência: Memórias do Morro Grande na periferia de São Paulo (SP)

Vitor dos Santos Amaral Stalmann <vittaum@live.com>

INTRODUÇÃO

Conhecida como Sítio Morro Grande, a região situada na periferia da zona noroeste de São Paulo, conectando os distritos da Freguesia do Ó, Brasilândia e Pirituba, possui uma história que foi invisibilizada por muitos anos. Até 1930, a área, composta pelos sítios Morro Grande, Congo e Cavalheiro, desempenhava um papel econômico significativo, característico da região, com uma paisagem dominada por canaviais que alimentavam a produção da aguardente, símbolo da então Freguesia de Nossa Senhora do Ó: a Caninha do Ó. No coração desse território, a Estrada do Congo finca na terra a presença preta e ancestral, remontando a um período em que, segundo relatos dos mais velhos, recebeu o nome do país africano devido à possibilidade de ter sido uma rota de fuga para escravizados em direção a um quilombo situado na Parada de Taipas (STALMANN, 2023).

O território manteve-se dessa forma até o final da década de 1930, quando Antonio Morais Pinto e Elysio Teixeira Leite começaram a lotear o Sítio Morro Grande para atrair mão de obra ao empreendimento que Elysio iniciara na região: a Pedreira Morro Grande. Constituída em 1943, a pedreira foi fundamental para o desenvolvimento do mercado da construção civil, que estava em plena expansão, fornecendo pedra britada e areia para empreendimentos de diversos segmentos. Em meio a essas atividades, Elysio faleceu em 1947, e seu genro Thomaz Mello Cruz assumiu a direção dos negócios. Em 1951, sua filha Elyseth Leite Cruz fundou, ao lado da pedreira, a Santo Eduardo Tecidos de Algodão, uma tecelagem que se destacou principalmente pela produção de lençóis.

Foi através destes empreendimentos que Thomaz Mello Cruz começou a desenvolver uma dinâmica social a partir das atividades de trabalho e da urbanização da região. Famílias do interior de São Paulo e do nordeste do Brasil começaram a chegar na década de 1940, atraídas pelos preços baixos, incentivos para a construção de suas residências e a oferta de trabalho na própria comunidade. Segundo STALMANN (2023), próximo à entrada da pedreira, no ponto mais alto do Morro Grande, Thomaz e Elyseth construíram um conjunto de edificações que se tornaram símbolos da região: a Capela de Santa Clara de Assis e um cinema, ambos com influências modernistas, dispostos um em frente ao outro e separados por uma via que conduzia ao local de trabalho; 13 residências de diversas tipologias, que serviram de moradia para os funcionários da pedreira e da tecelagem; um galpão com coberturas tipo sheds e fachadas com elementos modernistas, adjacente a um enorme cafezal; e a pedreira, marcada por um muro de entrada com influências neocoloniais e diversas construções que compunham o cotidiano da exploração mineral.

Todas essas construções estavam no entorno do empreendimento, uma dinâmica muito comum nas vilas operárias, que segundo BONDUKI (2014), organizavam essa disposição como um sistema de poder sobre os operários, visando maior controle sobre suas vidas, inclusive fora do ambiente de trabalho, uma vez que os limites entre vida pessoal e laboral se tornavam difusos. Deste modo, funcionava o Morro Grande, com essa dinâmica potencializada pela mobilidade limitada na região, dificultando o acesso da comunidade a outros espaços da cidade.

Figura 1. Festividade na Capela Santa Clara de Assis nos primeiros anos de loteamento. Fonte: Acervo de Paulina Paviani Pinheiro (1961).

Esses espaços foram, durante 70 anos, palco de diversos eventos. As missas aconteciam aos domingos e, após elas, todos atravessavam a rua para assistir às retretas da Corporação Musical Morro Grande, uma banda formada pelos funcionários da pedreira e da tecelagem. Formaturas, apresentações musicais, homenagens e outros eventos ocorriam no cinema. Dessa forma, a comunidade exerceu sua identidade até 1983, quando Thomaz entrou com o processo de concordata de seus empreendimentos e fechou esses espaços. Desde então, a comunidade tem assistido à degradação deles, sem conseguir utilizá-los como antes.

Atualmente, a dinâmica do bairro mudou. Embora ainda reflita a construção social desses empreendimentos, a mudança é evidente. Esses espaços, que há 40 anos não cumprem a função para a qual foram concebidos, não são mais identificados pela população mais jovem, que não experienciou essa dinâmica na prática. Consequentemente, eles não veem a mesma necessidade de preservação que os mais velhos, mas ocupam esses locais de outras formas, especialmente através das artes urbanas. Nos últimos anos, houve tentativas de recuperar esses espaços e entender o processo histórico da comunidade. No entanto, como um modus operandi comum nas periferias, quase não há fontes

documentais precisas que auxiliem nesses processos, e muitas vezes, essas fontes estão dispersas em instituições de guarda na cidade, no estado ou até no país.

Como forma de entender esses dois modos de vivenciar esses espaços — dos que estavam dentro do sistema laboral e dos jovens que carecem de espaços culturais na região — foi criado o projeto Memórias do Morro Grande, com um objetivo único: realizar um trabalho de registro, sistematização e socialização dos relatos orais, a fim de estabelecer um debate coletivo e intergeracional para construir um senso comunitário através da educação patrimonial. Apropriando-se do protagonismo comunitário através da oralidade como forma de resistência pela preservação da memória periférica, o projeto se desdobrou e, atualmente, reivindica esses lugares de memória como essenciais para o exercício da identidade local. Dito isso, é sobre este projeto que trataremos neste artigo.

MÉTODOS

Neste projeto, foram adotadas como bases fundamentais a *Tecnologia Social da Memória* (MUSEU DA PESSOA, 2009), que proporcionou o direcionamento necessário por meio de técnicas de mobilização, captação de relatos orais e sistematização. Complementarmente, utilizou-se a publicação *Educação Patrimonial: Inventários Participativos* (IPHAN, 2016) para realizar a interlocução das memórias com as edificações que compõem o conjunto arquitetônico.

Figura 2. Mapeamento coletivo do território na Jornada do Patrimônio. Fonte: Acervo do autor, 2023.

Figura 3. Detalhe dos tijolos das casas da vila operária. Fonte: Acervo do autor, 2023.

Na primeira etapa do projeto, foi conduzido um estudo com o objetivo de estabelecer um entendimento sobre as principais formas de interação da comunidade. A pesquisa revelou que as trocas mais significativas ocorrem predominantemente nas redes sociais, especialmente em grupos dedicados à temática da memória coletiva. Com base nessa análise, foram desenvolvidos materiais gráficos específicos para mobilizar a comunidade a discutir e compartilhar suas lembranças sobre dois importantes símbolos locais: o cinema e a capela.

Esses materiais foram estrategicamente divulgados nas plataformas para incentivar a participação ativa dos membros da comunidade. A resposta foi monitorada e analisada cuidadosamente, destacando-se os comentários e relatos que evidenciaram uma ligação mais profunda e significativa com os referidos espaços. Dentre os participantes, foram

selecionadas quatro pessoas: Paulina, Ieda, Espedito e João Carlos, que participaram das entrevistas piloto que orientaram as demais gravações subsequentes. A partir de uma análise, foram estabelecidos os seguintes temas principais: cinema, Capela Santa Clara de Assis, Corporação Musical Morro Grande (a banda), Grupo Escolar Clodomiro Carneiro, Elysio Teixeira Leite, Thomaz Mello Cruz, Pedreira Morro Grande e Santo Eduardo Tecidos de Algodão.

Esses temas, que eventualmente se desdobraram em subtemas, serviram para orientar o roteiro das entrevistas e estabelecer prioridades na identificação de vínculos com determinados espaços e pessoas. A partir dessa estrutura inicial, iniciou-se a seleção de mais participantes, que foram convidados com base nas interações nas redes sociais, nas indicações dos entrevistados anteriores e até mesmo em conversas informais surgidas no território, que levaram ao engajamento espontâneo de indivíduos interessados em contribuir com o projeto.

Além das entrevistas, foram digitalizados os acervos familiares dos entrevistados com o intuito de estabelecer uma relação direta e enriquecedora com os relatos fornecidos. Esse processo de digitalização permitiu não apenas a preservação dos materiais originais, mas também a criação de um repositório acessível que integra fotografias, documentos, e outros artefatos pessoais que contextualizam e complementam as memórias orais coletadas. Ao integrar os acervos familiares com as narrativas orais, foi possível identificar e valorizar as experiências individuais dentro do contexto maior da comunidade. Paralelamente, o projeto promoveu a constituição de um acervo comunitário robusto.

Atualmente, o projeto encontra-se na fase de sistematização e socialização do material coletado. Esta etapa envolve a organização meticulosa dos materiais em subtemas e o tratamento detalhado do material audiovisual. Esses conteúdos serão disponibilizados em um site específico dedicado ao projeto. A criação dessa plataforma digital visa não apenas a preservação, mas também a acessibilidade e a disseminação ampla das memórias coletadas.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Analisando os relatos coletados, observou-se que uma das dinâmicas iniciais no território envolvia uma divisão binária do trabalho. As mulheres predominantemente trabalhavam na tecelagem, enquanto os homens estavam empregados na pedreira. Essa divisão do trabalho manteve-se estável até o fechamento de ambos os empreendimentos. Essa estrutura de gênero no mercado de trabalho local refletia-se nas hierarquias das próprias indústrias: a pedreira era administrada por Thomaz, enquanto a tecelagem estava sob a direção de Elyseth. Essa divisão do trabalho e as relações hierárquicas associadas não apenas influenciavam a organização econômica do território, mas também moldavam as interações sociais e culturais da comunidade. A análise detalhada desses relatos permitiu a compreensão de como esses modelos operacionais e sociais contribuíram para a formação de uma identidade comunitária.

Figura 4. Funcionários da tecelagem Santo Eduardo Tecidos de Algodão. Fonte: Acervo de Nivaldo Godoy (s/d).

As funcionárias da pedreira tornaram-se um símbolo de beleza na comunidade, sendo reconhecidas em todo o território, tanto dentro quanto fora da fábrica. Esse reconhecimento era potencializado pelo uniforme que usavam, como narrado por uma das entrevistadas:

> Tinha a saída das secretarias, que tinham um uniforme da Santo Eduardo, e aí minha tia tinha belas pernas e usavam aquelas meias finas com aquela costura atrás, mas toda bonita, todas com cabelos, com cílios postiços. Minha tia usava cílios postiços, delineador, eram perfeitas. As mulheres mais bonitas, aí eram: a saída das secretarias. Aí ela foi como um espelho, a referência das moças bonitas que tinham na época. Tinham para ser madrinha de formatura, chamavam a Leda. Era uma coisa interessante, porque eram chamadas sempre para serem madrinhas de formatura. Era uma coisa muito interessante (Sandra Oliveira, 2022).

Durante o desenvolvimento do projeto, foi analisada a dinâmica de chegada das pessoas ao território, que eram atraídas pela perspectiva de trabalho, devido a um êxodo rural motivado pela oferta de emprego nas indústrias de São Paulo. Dado à localização periférica do Morro Grande, investigou-se os meios pelos quais as pessoas obtiveram emprego nessa região. Observou-se que, em sua maioria, as pessoas foram atraídas por convites feitos de forma informal, como exemplificado abaixo:

> Eu já vim por causa que meu irmão veio para trabalhar na pedreira. E eu ia, fiquei aqui e ele conseguiu, me ajudou também, porque eu sem estudo, trabalhar de ajudante, era difícil. Ele conseguiu uma vaga, o cunhado dele veio dar uma injeção numa pessoa aqui na [Vila] Cruz das Almas e pediu para ele arrumar um servicinho para o cunhado dele, aí ele arrumou um serviço pra trabalhar de ajudante (Espedito, 2022)

Além de compreender a dinâmica social da comunidade, foi possível investigar mais a fundo a estrutura interna das empresas locais. Por meio de registros documentais dos empreendimentos, foi possível estabelecer uma narrativa que contribui para a compreensão das diversas funções desempenhadas pelos trabalhadores. Embora as idades dos trabalhadores fossem variadas, a divisão binária das funções era uma característica marcante. Embora haja poucos casos em que essa divisão não seja tão clara, ela é evidente nas memórias coletadas.

Essa divisão de trabalho refletia-se também na distribuição de tarefas e responsabilidades dentro das empresas. As funções desempenhadas pelos trabalhadores eram muitas vezes determinadas pelo gênero, com as mulheres concentradas em determinadas atividades e os homens em outras. Essa segregação de papéis, embora não exclusiva, era uma realidade predominante e influenciou não apenas o ambiente de trabalho, mas também as interações sociais dentro e fora das empresas. Esse aspecto da vida laboral revela não apenas as dinâmicas internas das indústrias locais, mas também as normas sociais e culturais da época, destacando a importância de considerar esses contextos ao analisar o passado industrial do Morro Grande, conforme vemos nos relatos abaixo:

> Eu era ajudante, porque como era as máquinas de fazer tecido, tinha aquelas lançadeira, que a gente tinha que pôr a linha dentro e encher aquela canaleta [...] era um pedaço como daqui lá no portão. Então quando eu chegava aqui, já tava acabando lá na ponta. Aí tinha de correr lá, quando chegava aqui já tava acabando lá, era oito horas desse jeito (Paulina, 2022).

> A minha função na pedreira era descarregar caminhão de pedra [...] aí ia descarregar na obra, aí chegava na obra o motorista tinha que descarregar metade e eu tinha que descarregar o resto. Então, todo motorista queria trabalhar comigo, porque eu pegava mesmo. Subia no caminhão, carregava pedra, descarregava e ajudava o motorista (Espedito, 2022).

CONCLUSÃO

Através do projeto Memórias do Morro Grande, foi possível resgatar e preservar as memórias e experiências desses indivíduos, proporcionando um entendimento mais completo e inclusivo da história local. Ao integrar entrevistas, acervos familiares e documentos históricos, o projeto construiu um acervo comunitário rico e diversificado, que contribui para a valorização e preservação do patrimônio cultural do Morro Grande.

Atualmente, o desafio reside em resgatar o significado e a importância desses espaços históricos para as gerações mais jovens, que não vivenciaram diretamente essa história. A transformação desses locais em espaços de memória ativa, onde a comunidade possa se reconhecer e se identificar, é essencial para garantir a preservação e a transmissão dessas memórias para as futuras gerações. Não obstante o abandono físico das edificações, a identificação das pessoas com esses locais permanece forte, demonstrando a resiliência das memórias e dos vínculos comunitários. A falta de iniciativas e de espaços adequados até então limitava a expressão e a vivência dessa identidade. Através do projeto, buscou-se reverter esse cenário, resgatando não apenas a história, mas também a identidade coletiva da comunidade.

Portanto, o seguinte projeto não apenas resgata o passado, mas também busca construir um futuro onde as memórias e as experiências desses indivíduos sejam reconhecidas,

valorizadas e transmitidas de forma significativa e duradoura. O Morro Grande, com sua história e sua comunidade resiliente, continua a ser um exemplo vivo da importância de preservar e celebrar as memórias coletivas como parte integrante da identidade e da história de um povo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Educação patrimonial: Inventários Participativos - Manual de Aplicação.** Texto de Sônia Rampim Florência et al. Brasília: IPHAN, 2016.

BONDUKI, Nabil Georges. **Os pioneiros da habitação social: cem anos de construção de política pública no Brasil.** São Paulo, 2014: UNESP; SESC. Acesso em: 15 jun. 2024.

MUSEU DA PESSOA. **Tecnologia Social da Memória: para comunidades, movimentos sociais e instituições registrarem suas histórias.** São Paulo: ABRAVIDEO: Fundação Banco do Brasil, 2009.

OLIVEIRA, S. In: Memórias do Morro Grande. **Entrevista com Sandra Oliveira.** 2022. Disponível em: <https://www.memoriasdomorrogrande.com.br/acervo/sandra>. Acesso em: 10 jun. 2024**.**

PINHEIRO, P. In: Memórias do Morro Grande. **Entrevista com Paulina Paviani Pinheiro.** 2022. Disponível em: <https://www.memoriasdomorrogrande.com.br/acervo/paulina>. Acesso em: 10 jun. 2024**.**

SILVA, E. In: Memórias do Morro Grande. **Entrevista com Espedito Paulino da Silva.** 2022. Disponível em: <https://www.memoriasdomorrogrande.com.br/acervo/espedito>. Acesso em: 10 jun. 2024**.**

STALMANN, V. **Centro de Artes Urbanas: Reabilitação do Antigo Cinema do Morro Grande.** São Paulo, 2023. 202f. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, 2024.

STALMANN, V. In: DIC.ruas. **Memória e Esquecimento: A História da Estrada do Congo no Morro Grande.** 2023. Disponível em: <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/historia-da-rua/avenida-elisio-teixeira-leite>. Acesso em: 15 jun. 2024.

Memórias de trabalhadores em cidades industriais: por uma história social do patrimônio industrial em Joinville/SC

Daniela Pistorello <danipistorello@hotmail.com>

Ilanil Coelho <ilanilcoelho@gmail.com>

INTRODUÇÃO

Desde a década de 1950, a cidade de Joinville é reconhecida como um polo industrial da região sul, destacando-se nos setores metalmecânico, têxtil, plástico, metalúrgico, químico e farmacêutico. Segundo Hoenicke (2007) a cidade passou por diferentes fases econômicas, das pequenas oficinas às grandes fundições industriais e, conforme Coelho (2011), a expansão industrial, intensificada a partir da década de 1960, impulsionou intensos fluxos migratórios provenientes de várias regiões brasileiras até a década de 1990. A indústria, pois, se tornou vetor para as profundas transformações da paisagem urbana, sendo objeto de vários encaminhamentos do poder público local, dentre os quais, o que culminou com a aprovação do Plano Diretor de 1973 (Lei n°. 1262/73), que criou o Distrito Industrial de Joinville. Contudo, o discurso de cidade industrial, do trabalho, do progresso e da vocação industrial foi alimentado e explicitado, principalmente após a nacionalização na década de 1950, teve como sustentação a imigração europeia e não a interna. Isso também justifica a necessidade de estudos mais aprofundados sobre a forma como o patrimônio industrial vem sendo tratado, exatamente em um momento em que muitas fábricas antigas estão sendo desocupadas, abandonadas e até mesmo demolidas.

De que forma se construiu, para Joinville, uma noção de cidade industrial e como essa noção repercutiu na valorização ou não de seu patrimônio industrial pelo poder público? Quais valores foram atribuídos ao patrimônio industrial? Qual o lugar das memórias do trabalho e do trabalhador na cidade industrial? Tal abordagem pode contribuir para a construção de uma história social do patrimônio industrial de Joinville? São, de forma geral, estas questões que norteiam os rumos deste trabalho e que demarcam os seus objetivos quais sejam: a) Perceber como Joinville dá visibilidade ao seu patrimônio industrial e que memórias (não) contempla; b) Sugerir a construção de uma história social do patrimônio industrial em Joinville, como categoria de análise que permite ir além da compreensão do patrimônio industrial relativa às edificações industriais, c) Perceber a importância da História Oral nos processos de patrimonialização.

Para atingir os objetivos, a metodologia proposta girou em torno de três etapas: a) Definição da categoria de patrimônio industrial; b) Problematização e análise dos processos de patrimonialização de bens industriais em nível local percebendo a presença ou ausência das memórias dos trabalhadores para atribuição de seus valores no patrimônio em questão; c) Construção teórica de categorias/conceitos que possibilitem, através dessas

memórias, escrever uma História Social do patrimônio industrial de Joinville a partir de uma abordagem da História Oral. Tais debates são fundamentais e se justificam na medida em que se percebe o quanto os órgãos de preservação do patrimônio cultural (de âmbito nacional, estadual e municipal) ainda estão calcados em valores que aludem a identidades étnicas (Pistorello, 2015). Abordagens como a proposta, podem ajudar a tensionar o campo do patrimônio industrial em Santa Catarina e contribuir com novos enfoques sobre o tema, privilegiando uma história social do patrimônio industrial da cidade, privilegiando as memórias/narrativas dos protagonistas da chamada cidade industrial.

QUAL PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PARA JOINVILLE?

A legislação de salvaguarda do patrimônio cultural da cidade de Joinville data da década de 1980 quando o tombamento em nível municipal, foi instituído pela Lei Municipal n° 1.773, de 1 de dezembro de 1980, que dispõe sobre a proteção do patrimônio histórico, arqueológico, artístico e natural do município de Joinville. Nesse mesmo ano, a criação da Fundação Cultural de Joinville (FCJ), através da Lei n° 1.863 de 23 de abril de 1982, em seu artigo 1°, atribuiu à FCJ a competência para instituir e regulamentar o tombamento artístico, cultural, histórico e paisagístico no Município de Joinville (JOINVILLE, 23 abr. 1 982). Durante a década de 1980 passaram a ser mapeados alguns bens relacionados ao processo de imigração e colonização da antiga Colônia Dona Francisca; foi o início do chamado Cadastro de Unidades de Interesse de Preservação, que apesar de não possuir efeito protetivo legal, serviu e ainda serve como referência de diferentes tipologias arquitetônicas, bem como ferramenta para salvaguardar o bem.

As primeiras décadas do século XXI consolidaram as políticas de preservação na cidade tanto por meio do tombamento, quanto do Inventário do Patrimônio Cultural de Joinville (IPCJ), instituído pela Lei Complementar n° 363 de 19 de dezembro de 2011. Até o dia 04/10/2022, a lista de Imóveis com Proteção Cultural, disponibilizada conforme Lei n° 1773 e Lei Complementar n° 363/2011, apresentou 85 bem tombados. Percebemos que a atribuição de valores a esses bens, explicita, na sua maioria, características relacionadas aos processos migratórios (predominantemente alemães) na região. Pouco menos de 10 por cento dos bens patrimonializados dizem respeito ou fazem alusão aos processos de industrialização historicamente presentes na cidade.

Os bens industriais tombados em nível municipal, em Joinville, demonstram certa variedade quanto às suas tipologias. Dois bens remetem ao início da Colônia Dona Francisca, construídos entre as décadas de 1860 e 1880: a Antiga Usina de Açúcar e a Ponte Coberta Alfonso Altrack, identificadas, respectivamente como equipamento de beneficiamento de matéria prima e a Ponte Coberta Alfonso como obra de infraestrutura.

Os nove bens restantes ligados ao patrimônio industrial foram criados entre as duas últimas décadas do século XIX e as duas primeiras do século XX e estão relacionados com alguma das atividades industriais, sendo eles: o Parque Natural Municipal da Caieira, que abriga um dos maiores complexos de caieiras da região e uma das últimas a encerrar sua produção, na década de 1940. As duas chaminés tombadas, que remetem à memória da antiga Fábrica Arp e da antiga Fábrica Lumière. Ambas fecharam durante a década de 1990 e eram ligadas ao ramo têxtil; a primeira produzia meias e malhas, a segunda, vestuário feminino. A Antiga Fábrica Wetzel, um negócio familiar que, inicialmente voltado para a produção de velas e sabões, depois da década de 1920 passou a produzir válvulas

e torneiras de bronze. A Antiga Fábrica Cervejaria Antarctica, que teve sua origem numa produção artesanal de cerveja. O Antigo Moinho Joinville, construído na década de 1910, em área central da cidade, ao lado do antigo porto de Joinville. Dois bens ainda se encontram em processo de tombamento: a Usina Hidrelétrica do Piraí, criada em 1909, e o Pátio de manobra da antiga Estação Ferroviária, que junto com a Estação Ferroviária, foram criados nos primeiros anos do século XX. A Estação Ferroviária foi tombada em nível estadual (1996) e federal (2007).

De forma geral, a análise dos processos de tombamento de elementos industriais, em Joinville, demonstra em primeiro lugar, que esses bens não gozam do mesmo prestígio daquele relacionado aos processos da imigração. Percebe-se também que, em alguma medida, a consolidação do campo do patrimônio industrial, em nível nacional e internacional, como área de preservação e de estudo, repercutiu, em parte, sobre as práticas das instâncias de preservação em âmbito municipal na medida em que são citados documentos (Carta de Niznhy Tagil) e autores específicos do campo. Como nos sinaliza Tiago Castaño Moraes (2020), os debates teóricos começam a aparecer partir de 2005, com o tombamento da fábrica Wetzel e, aos poucos, vão se aprimorando e ganhando maior consistência, como nos processos da Lumière (2010) e do Moinho Joinville (2009). As atribuições de valor, tanto arquitetônico quanto histórico, passam a articular outras noções como, por exemplo, a importância da prática do saber fazer; dos sistemas de produção; da documentação da empresa e; do maquinário (quando existente).
Muito embora as referências ao universo do trabalho estejam minimante contempladas em alguns dos processos estudados, percebe-se, ainda, a inexistência de memórias de trabalhadores e de pesquisa histórica que faça relação a essas memórias nos respectivos espaços industriais, tornando explicita uma leitura do patrimônio industrial como aquele ainda relacionado a pedra e cal e a um passado construído que percebe as primeiras industrias de Joinville como o resultado de sucesso do empreendimento colonizador.

POR UMA HISTÓRIA SOCIAL DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE JOINVILLE E A ABORDAGEM DA HISTÓRIA ORAL

Os vetores de patrimonialidade na história local de Joinville tem sido pautados, historicamente, pelo desejo e pela sensibilidade (de um determinado corpo técnico) em olhar para o passado da cidade e buscar nele muito mais signos de permanências do que rupturas. São fragmentos desse passado que, ressignificados nessa lógica de compreensão, são cristalizados e valorizados como uma identidade catarinense representativa das tradições locais ou do êxito da chamada cidade industrial. Isso pode explicar, em parte, o apelo a um patrimônio da imigração alemã, do enxaimel, ou das edificações de arquitetura imponente que se espalham pela cidade.

Será que apenas valorizar os vestígios do passado e do presente industrial de Joinville nos assegura uma outra história do patrimônio industrial, diferente da já praticada? A análise dos processos de tombamento dos restos industriais de Joinville nos mostrou que não. É necessário mais do que isso, mudar não apenas os vetores de memórias, mas lançar mão de novas formas de interpretação sobre estes objetos. É urgente que esses vetores de memória sejam problematizados, teoricamente, a partir de um enfoque que examine, especificamente as dimensões sociais dos objetos que, nos seus processos são possibilitados pela História Social (BARROS, 2017).

A História Social que surgiu no cenário historiográfico como campo relevante e definitivo ao se estabelecer no âmbito das modalidades historiográficas, é definida pela dimensão que é trazida à tona quando o historiador se põe a examinar um processo histórico qualquer (BARROS, p. 11). Os objetos da História Social são variados, sendo evidentes aqueles que dizem respeito aos mecanismos de organização social das classes sociais, das relações, lutas e disputas que são por elas travadas, aos processos de transformação das sociabilidades que repercutem sincrônica e diacronicamente, por exemplo, nos territórios urbanos, paisagens industriais e em locais específicos (fábricas). Acreditamos que, por isso, Barros é enfático quando adverte que mais importante do que a definição dos objetos estudados pela História Social é a atenção que se opta por dar ao exame do passado com um enfoque específico, mas não estanque, aos processos sociais, amplos ou micros (BARROS, 2017, p. 17). Dito de outra forma: “Não existem fatos políticos econômicos ou sociais isolados; não é o tipo de fato político, econômico, social ou cultural por definição o que define uma sub especialidade da História, mas sim o enfoque que o historiador dá a cada um desses tipos de fato” (BARROS, 2017, p. 14).

Nesse sentido é que propomos uma história social do patrimônio industrial de Joinville na qual nos importa o processo através do qual se percebem as relações entre os trabalhadores e os seus locais de trabalho, no caso as indústrias da região. Para tanto, a História Oral se constitui numa abordagem fundamental na construção dessa História Social na medida em que o que nos interessa é problematizar as experiências sociais dos trabalhadores que praticaram o lugar da indústria no espaço referido, através de suas memórias, suas histórias de vida.

É através das memórias de trabalhadores e trabalhadoras que a História Oral pode contribuir para imprimir densidade aos processos de inventário, registro, tombamento de bens materiais e imaterias ligadas ao patrimônio industrial. É através dessas memórias que a industria, como vestígio, pode ser conhecida e ressignificada a partir das experiências daqueles que dela se apropriaram ao longo das suas vidas.

Por outro lado, construir uma perspectiva social do patrimônio industrial a partir das memórias de trabalhadores não reduz esses sujeitos a trabalhadores da indústria. É muito mais do que isso. É olhar para o trabalhador para que a partir de suas memórias e pelas suas histórias de vida e experiências possamos construir outras narrativas tanto sobre o patrimônio industrial em Joinville como sobre a história da cidade. Nessa direção, acreditamos ser possível responder a noções privatistas do patrimônio industrial e problematizar os vestígios de uma fábrica ou de complexos industriais para além da ordem fabril produtivista e disciplinar. Por fim, o avanço de nossas refl exões teóricas em torno de uma história social do patrimônio industrial nos levou a novas questões que, por ora, estão sendo discutidas no âmbito do Grupo de Pesquisa Cidade, Cultura e Diferença (GPCCD), quais sejam: Se narrar é uma das maneiras de praticar o espaço, como nos explicou Michel de Certeau (2008), de quais lugares fala o trabalhador ou trabalhadora que estamos ouvindo? Qual a relação que se pode estabelecer entre esses lugares com aquilo que narra? Qual o presente que ele olha para fabricar o passado como narrativa, incluindo suas memórias sobre o patrimônio industrial de Joinville?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o intuito de abordar a complexidade que envolve a denominada cidade industrial e o trabalho nela, problematizamos o papel e o lugar atribuídos aos trabalhadores na história da cidade. Outrossim, com o objetivo de colocar em foco as interações entre história e memória, valemo-nos de escritos que buscaram expressar a presença, desejada ou indesejada, dos trabalhadores na vida urbana de Joinville, bem como de suas narrativas sobre essa cidade. De forma geral, portanto, na historiografia analisada, divergentes e convergentes são as explicações sobre o papel do trabalhador no passado e no presente de Joinville, cidade dita industrial.

Ao problematizar a historiografia e as representações construídas por ela, foi possível perceber, em primeiro lugar, as interfaces dos discursos – quer por defesas renovadas em favor da predominância étnica urbana, quer pela contestação dessa predominância em favor de presumidas novas ou invisíveis personagens históricas – e, em segundo lugar, que as próprias explicações sobre a migração e os estigmas sobre os migrantes se modificaram mediante as experiências e as relações de poder na sociedade joinvilense

A análise dos dados demográficos retirados dos três últimos censos revelou Joinville como uma cidade migrante, já que o seu crescimento populacional foi resultado direto dos fluxos migratórios. No entanto, a possibilidade de apropriação da metodologia da história oral possibilitou um caminho para a interpretação das subjetividades, dos sentimentos de pertencimento e da diferença cultural.

As narrativas de memórias indiciaram territórios urbanos desconhecidos, concepções diferenciadas sobre o patrimôno industrial e sobre o trabalho, diziam respeito não apenas ao passado narrado, mas, sobretudo, às vivências tramadas no presente. Assim, as memórias evocaram cidades praticadas, fissuraram generalizações sobre o ser ou não joinvilense e ressignificaram a relação entre patrimônio industrial e ao trabalho. Ainda, pelos atos narrativos do presente, foi-nos possível compreender como os sujeitos operaram o passado, buscando transformar os sentidos das suas memórias em demandas a serem consideradas na problematização crítica da presença do trabalhador no mundo do trabalho, na articulação global e local e na dimensão política do direito e da cidadania nestes nossos tempos.

NOTAS

Essa proposta se inscreve no âmbito dos projetos “PAIN (Patrimônio industrial)” e “O (não) lugar das memórias de trabalhadores em cidades industriais: o patrimônio industrial em questão (1970 -2020)” e contam com o apoio da FAPESC e da CAPES, respectivamente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROS, J. D’A. **A História Social: seus significados e seus caminhos**. LPH - Revista de História da UFOP. N.
15, 2005.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2008

COELHO, I. **Pelas tranas de uma cidade migrante**. Univille: Editora da Univille, 2011.

HOENICKE, N. F. **O Distrito Industrial de Joinville/SC (1975-2007): análise crítica e propositiva**. 2007. Tese
(Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

KÜHL, B. M**. Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**. Problemas teóricos de restauro.
Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

MENEGUELLO, C. **Patrimônio industrial como tema de pesquisa**. Anais do Seminário Internacional História
do Tempo Presente. Florianópolis: Udesc, 2011.

MORAES, T. C**. Patrimônio industrial em Joinville: sobre políticas de preservação, e requalificação (1998-2020**). Dissertação (Dissertação em História). Universidade do Estado de Santa Catarina. Florianopolis, 2020.

PISTORELLO, D. **O Brasil da diversidade? Patrimônio e Paisagem Cultural no Projeto Roteiros Nacionais da
Imigração**. 2015. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial**. Nizhny Tagil. Disponível em: <https://
ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial>. Acesso em: 10 out. 2022.

Imagens do trabalho operário: uma fábrica ao Sul do Brasil

Anthony Beux Tessari <anthony.tessari@ucs.br>

INTRODUÇÃO

Esta proposta de pesquisa tem por tema a visualidade, mais especificamente a dinâmica de produção, circulação e consumo de imagens visuais que documentam o trabalho de operários metalúrgicos na antiga região de colonização italiana do estado do Rio Grande do Sul. Como principal fonte de investigação, estão 36 álbuns fotográficos e três filmes-reportagens, encomendados pela antiga Metalúrgica Abramo Eberle, da cidade de Caxias do Sul (RS), com imagens que abarcam o período de 1906 a 1969. No contexto do Brasil republicano, pretende-se investigar a adoção do trabalho livre, a gênese da industrialização na cidade, e a difusão da ideologia do progresso por meio da cultura visual promovida pela fábrica. O estudo refere-se à pesquisa de doutoramento em andamento, que encontra-se em fase inicial.

OBJETO DE ESTUDO

A região conhecida como Serra Gaúcha, no Nordeste do Estado do Rio Grande do Sul, foi marcada pelo processo de imigração europeia a partir do último quartel do século XIX, e tem uma história significativa ligada à cultura visual e à indústria metalúrgica. Entre os primeiros registros documentais produzidos sobre a região estão as imagens fotográficas, e o consumo de fotografias foi amplo, atraindo a instalação de muitos profissionais e ateliês naquele ambiente histórico, assim como houve o financiamento à produção de filmes-reportagens por fábricas locais. No campo da indústria, a metalurgia se constituiu, na metade do século XX, como um dos principais produtos econômicos da região, tendo destaque o estabelecimento fabril denominado “Metalúrgica Abramo Eberle”.

A fábrica Metalúrgica Abramo Eberle

A Metalúrgica Abramo Eberle iniciou as suas atividades ainda no século XIX, em 1886, como uma pequena funilaria que fabricava baldes e máquinas manuais para atender os colonos (imigrantes europeus, em sua maioria italianos, vindos incentivados para a região). A funilaria foi criada pelo imigrante originário de Schio (Vêneto, Itália) Giuseppe Eberle, e passou a ser comandada por sua esposa, Luigia Zanrosso Eberle (conhecida também como *Gigia Bandera*, ou “Luiza Funileira”), devido ao adoecimento do marido. Uma década após, em 1896, a funilaria foi assumida por um dos filhos do casal, Abramo. Segundo a versão elaborada pela própria empresa para a sua história, o filho teria adquirido o negócio fabril do pai, e quando tinha a idade de 16 anos.

Sob administração do filho varão, a fábrica ficou conhecida como Ourivesaria e Funilaria Central de Abramo Eberle, e passou a ter inicialmente três empregados. Funcionava em um casebre de madeira, sendo ampliada aos poucos para construções anexas. Os investimentos iniciais da fábrica não foram em maquinário, mas em força de trabalho. A partir de meados da década de 1900, foram produzidas as primeiras fotografias da fábrica, retratando os operários empregados – homens, mulheres e aprendizes, em número superior a cinquenta pessoas.

Figura 1. “Ano 1906 – Fotografia dos operários da Fábrica Eberle, quando foram iniciados os trabalhos em metalurgia. Vê-se, no centro. Abramo Eberle” [legenda do álbum fotográfico]. Autoria: Umberto Zanella. Positivo em papel albuminado, 13x18cm. Fonte: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami (AHMJSA, 2024).

Figura 2. “Ano 1907 – Os operários da fábrica. Observa-se que os artigos de metal já eram fabricados em larga escala” [legenda do álbum]. Autoria desconhecida. Positivo em papel albuminado, 13x18cm. Fonte: AHMJSA (2024).

Durante o período em que Abramo esteve à frente do negócio, a fábrica teve diversas transformações, tanto na sua estrutura física como nos processos de trabalho. A partir da década de 1920, após viagens que o industrialista fez ao continente americano (Argentina e Estados Unidos) e europeu (Itália e Alemanha – onde as teses do taylorismo eram colocadas em prática), a fábrica caxiense, já conhecida como Metalúrgica Abramo Eberle, ampliou a mão-de-obra empregada, passou a funcionar em prédios de alvenaria, e incorporou mecanismos automáticos (movidos à energia elétrica de usina própria) à produção. Também na década de 1920, tem-se os primeiros regulamentos internos da fábrica, inspirados na Encíclica “Rerum Novarum: sobre a condição dos operários” (escrita pelo Papa Leão XIII, em 1891), com o intuito de disciplinar o trabalho no interior das seções de trabalho a partir da moral católica, de forte influência entre os imigrantes italianos.

Entre os anos de 1930 e 1940, a empresa teve um salto de crescimento, sendo beneficiada, em 1942, pelo decreto do governo Vargas que a classificou como empresa de interesse militar, para servir à Força Expedicionária Brasileira, com a produção de espadas, espadins e sabres na sua Seção de Forjaria. Outros produtos em destaque que compunham o amplo catálogo da empresa eram os artigos de montaria, artigos de arte sacra e religiosa, talheres e prataria, motores elétricos.

Figura 3. “As operárias da firma em 1924.” [legenda do álbum]. Autoria desconhecida. Positivo em papel albuminado, 13x18cm. Fonte: AHMJSA (2024).

Figura 4. Frame do filme-reportagem “Uma indústria que honra o Brasil – a grande fábrica metalúrgica de Abramo Eberle & Cia.”, produzido pela A. Botelho Filmes, em 1932. Momento em que Abramo Eberle (à direita), recepciona e explica o trabalho da fábrica ao embaixador italiano no Brasil Vittorio Cerutti. Fonte: AHMJSA (2024).

Figura 5. Saída dos operários no fim do turno de trabalho. Caxias do Sul, década de 1940. Autoria: Studio Geremia. Positivo em papel de gelatina e prata, 18x24cm. Fonte: AHMJSA (2024).

Abramo Eberle faleceu em 1945; foi comerciante, industrial, vice-intendente municipal, aproximou-se do fascismo na década de 1920 e apoiou o Estado Novo varguista. Com a sua morte, a administração da fábrica foi continuada por seus dois filhos homens. A empresa – e a família – Eberle manteve-se próxima de autoridades políticas regionais e nacionais, recepcionando por exemplo, presidentes da república e embaixadores estrangeiros no Brasil. No contexto pós-Segunda Guerra Mundial, a fábrica ampliou os seus investimentos, construindo a estrutura da sua segunda unidade, dedicada aos trabalhos de fundição, em uma área de mais de 55 mil metros quadrados. Em 1969, a fábrica inaugurou a sua terceira unidade. A força de trabalho empregada foi consideravelmente aumentada, tornando a Metalúrgica Abramo Eberle uma das maiores empresas do ramo na América Latina.

Figura 6. Seção de Polimento e Esmerilhação, Fábrica 2, década de 1950. Autoria desconhecida. Positivo em papel de gelatina e prata, 13x18cm. Autoria: AHMJSA.

Figura 7. O crescimento do parque fabril em um destaque evolutivo elaborado pela própria empresa: da funilaria em um casebre de madeira para as modernas e imponentes construções em alvenaria. Fonte: AHMJSA (2024).

PROBLEMATIZAÇÃO E MÉTODO

A partir do objeto de estudo apresentado, apresentam-se resumidamente os principais objetivos da pesquisa, evidenciando a problematização proposta e os caminhos metodológicos pretendidos:

Destaque-se primeiramente que a pesquisa encontra-se em estado inicial, em etapa de seleção e tratamento das fontes. O acervo visual produzido (encomendado) pela fábrica é volumoso, com aproximadamente 2.800 fotografias, distribuídas em 36 álbuns fotográficos, além de três filmes em película recentemente encontrados. Devido os suportes das imagens, o material está sendo digitalizado (pelo autor deste estudo), para permitir o acesso, a organização e a análise. As fotografias compreendem o período de 1906 a 1960, enquanto os três filmes, de gênero reportagem, são datados de 1932 (7 minutos, 35mm, não sonoro), 1963 (8 min., 16mm, sonoro mas com áudio perdido) e 1969 (30 min., 16mm, sonoro).

Principalmente, o estudo dedica-se à análise da visualidade a respeito da fábrica, com o intuito de compreender os mecanismos de produção e difusão da ideologia do progresso por meio da cultura visual. Interessa também o estudo das práticas visuais entre os imigrantes italianos na região nordeste do estado gaúcho, mapeando as relações dos fotógrafos e produtores audiovisuais com a sua clientela, e dando conta de evidenciar as classes financiadoras da produção visual (fotográfica e cinematográfica) na região, com o recorte voltado à história da indústria e do trabalho. Nesse sentido, propõe-se a reconstituição histórica do circuito social da imagem visual, as relações de produção, circulação/difusão e consumo das imagens produzidas a respeito da fábrica objeto da pesquisa. Complementarmente, fontes orais (entrevistas com ex-operários, realizadas na década de 1980 e recentemente) e impressos (jornais em formato de boletins produzidos pela empresa) perfazem a “coleção” documental.

Pensando a imagem visual como principal fonte de investigação, e as relações sociais em uma sociedade industrial marcada pelo aparecimento e popularização das “imagens técnicas” (fotografia e cinema), o trabalho insere-se nas discussões do campo de estudos da cultura visual. Conforme Knauss (2006), os estudos nesse campo de pesquisa vieram contribuir para a escrita histórica, principalmente por darem conta de problematizar a dimensão do visual e sua relação na dinâmica social (seja quanto ao uso das imagens pelo poder, pela memória, pelos meios de comunicação, etc.). Conforme exemplifica o autor, alguns pesquisadores do campo definem a cultura visual como “o estudo das construções culturais da experiência visual na vida cotidiana, assim como nas mídias, representações e artes visuais” (KNAUSS, 2006, p. 108). Como destacado, o estudo encontra-se em etapa inicial de investigação, mas parte de estudo dissertativo anterior, que se dedicou a análise de apenas um álbum fotográfico e com recorte temporal reduzido. Com a ampliação do conjunto documental, volta-se a pensar nos desafios de fazer história com imagens (Knauss, 2006), de constituição da série e a definição dos padrões visuais (Lima; Carvalho, 1997), entre outros aspectos teóricos e metodológicos relacionados às fontes visuais, à “iconosfera” (Meneses, 2003 e 2005), à relação entre fotografia e história (Mauad; Monteiro, 2018), e à relação entre arte e patrimônio industrial (Meneguello, 2021). Assim, espera-se avançar na compreensão dos usos da imagem em uma socieade industrial, marcada pelo fenômeno da imigração europeia, em contexto republicano de trabalho livre, no sul do Brasil.

INTERPRETAÇÃO

Pelo estágio inicial da pesquisa, é possível indicar as principais questões que pretende-se utilizar para nortear a interpretação das fontes selecionadas. Apenas o andamento da pesquisa, após a organização e digitalização das fontes será possível determinar mais claramente o processo investigativo. Essas questões-norteadoras até o momento são:

a) quais os usos e funções da imagem visual em uma sociedade industrial?;

b) quais padrões visuais são encontrados no conjunto documental e o que revelam sobre a forma de exibir e transmitir valores a respeito do trabalho?,

c) que posições assumem os operários da fábrica diante da câmera, no momento de captura dos registros? É possível identificar redes de solidariedade entre os operários a partir das imagens da fábrica?;

d) como as práticas fotográficas se desenrolaram na região de colonização italiana do RS, e qual foi a participação e interesse dos donos de fábrica no incentivo ou financiamento a essas práticas?; e

e) como a memória da empresa é elaborada e organizada a partir das imagens encomendadas pela direção da fábrica, e qual sua relação de contraposição às experiências relatadas pelos trabalhadores em registros orais?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A fotografia, o cinema e a indústria metalúrgica, na cidade de Caxias do Sul, tiveram um desenvolvimento expressivo, com um legado que tem repercussão até a atualidade, e são campos intimamente relacionados. Os primeiros estabelecimentos fotográficos da cidade foram constituídos por imigrantes italianos, a partir do final do século XIX, e atenderam a clientela formada por comerciantes e industrais, sendo as fábricas um destaque de seus trabalhos. O cinema teve sua expressão para além das salas dedicadas à exibição de filmes, havendo a presença de produtoras que realizaram imagens sobre a cidade a partir da década de 1930, igualmente com ênfase na indústria local. O patrimônio industrial edificado na cidade é um dos mais significativos do país, tendo como exemplo principal as unidades fabris da Metalúrgica Abramo Eberle – a antiga fábrica 1, localizada no centro da cidade, construída em estilo art-déco, com projeto iniciado nos anos de 1930 e finalizado em 1940, o prédio da antiga fábrica 2, de 1948, com estilo industrial inspirado no padrão manchesteriano e, ainda, a fábrica 3, que teve pomposa inauguração, registrada em filme-reportagem, e contando com a presença do presidente da república.

Entre 1905 e 1970 (recorte semelhante ao do estudo empreendido, 1906-1969), a fábrica Metalúrgica Abramo Eberle empregou cerca de 11.300 trabalhadores (Lazzaroto, 1981), boa parcela destes retratados nas milhares de imagens visuais que a empresa colecionou em álbuns, arquivos e películas, e procurou difundi-las. Esse grande volume de registros, produzidos durante seis décadas, demonstra um interesse pela imagem pela fábrica, o que coloca o olhar em atenção, em busca da compreensão histórica sobre os sentidos e valores atribuídos ao trabalho industrial e elaborados por meio da visualidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AHMJSA – Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami. Fontes do acervo, 2024.

KNAUSS, Paulo. O desafio de fazer História com imagens: arte e cultura visual. **Artcultura**, v. 8, n. 12, 2006, p. 97-115.

LAZZAROTTO, Valentim. **Pobres construtores de riqueza**: absorção da mão-de-obra e expansão industrial na Metalúrgica Abramo Eberle: 1905-1970. Caxias do Sul: Educs / Est, 1981.

MAUAD, Ana Maria; MONTEIRO, Charles. Fotografia, cultura visual e história: perspectivas teóricas e metodológicas. **Estudos Ibero-Americanos**, v. 44 n. 1, 2018, pp. 3-6.

MENEGUELLO, Cristina. Por uma cultura visual do trabalho: dimensões da relação arte e patrimônio industrial. In: MENEGUELLO, Cristina (org.). **Arte e patrimônio industrial**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Fontes visuais, cultura visual, História visual. Balanço provisório, propostas cautelares. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 23, n. 45, 2003, pp. 11-36.

_____. Rumo a uma história visual. In: MARTINS, J. S.; ECKERT, C.; NOVAES, S. C. (orgs.). **O imaginário e o poético nas Ciências Sociais**. Bauru: Edusc, 2005, pp. 33-56.

LIMA, Solange Ferraz de. O circuito social da fotografia: estudo de caso II. In: FABRIS, Annateresa. **Fotografia**: usos e funções no século XIX. 2.ed. São Paulo: EDUSP, 1998.

A imagem da fábrica: a construção da visualidade por meio de objetos não-visuais

Tiago da Silva Coelho <tiago.coelho@ifsc.edu.br>

INTRODUÇÃO

Cresci em uma pequena cidade do interior de Santa Catarina, de nome exótico, chamada Sombrio. Na rua em que vivi, e até hoje vivem meus pais, havia uma unidade fabril, uma fábrica de calçados, a Fábrica três. Hoje sei que se tratava de uma unidade das muitas empresas calçadistas que tornaram a pequena cidade de Sombrio um pequeno polo industrial nos anos 1980 e 1990. Diz-se que em meados dos anos 1990, essas mesmas empresas não conseguiram competir com os produtos chineses, e as poucas que resistiram foram atraídas para cidades maiores, com melhores incentivos fiscais. Existem muitas evocações nessa informação, de como o capitalismo e a globalização agiram sobre essa pequena cidade do extremo sul de Santa Catarina. Porém, o que se detém nesta memória são outros temas, ou melhor, outras indagações. Mesmo crescendo na vizinhança da fábrica nunca a vi funcionando, quando puxo pela memória ela já não funcionava mais, mas suas paredes escuras, não pela fuligem como as do século XIX, mas por conta de seu revestimento em pequenas pedras chapiscadas com cimento, marcaram minha infância. Também suas janelas posicionadas a vários metros do chão e suas hélices exaustoras, construíram, pra mim, o que era uma fábrica.

Mesmo sendo a Fábrica três, deveriam haver as números um e dois, creio ter visto uma delas, mas não se parece em nada com uma fábrica ou quando a vi já estava modificada até não mais ser reconhecível, ao menos em nada se parecia com a Fábrica três. Foi ali, na minha rua, que eu conheci uma fábrica, entre brincadeiras e amigos, sem nunca ter ouvido o apito que se escutava ao longe como meus pais relataram, sem nunca adentrar o interior daquela construção, sem nunca ver trabalhadores saindo de suas portas. Uma fábrica por suas linhas e características, por sua arquitetura, por sua imponência, mas também por sua quietude.

Outras pessoas devem ter conhecido as fábricas pelo trabalho de seus familiares, ou ainda pelo seu próprio. Há ainda aquelas que a viram pelas lentes de algum filme, pelas páginas de algum livro, nas imagens de pinturas, gravuras e fotografias. A questão que ronda essa proposta é a de que as fábricas são parte constitutiva do mundo contemporâneo e como tal interferem na percepção de mundo e de vida das sociedades, moldam e são moldadas pela história e pelo contemporâneo, atuam e sofrem agências dos campos mais diversos. Este estudo tem como objetivo observar como os objetos não-visuais contribuem para pensar a visualidade sobre a fábrica e seu entorno e de que modo esses mesmos objetos podem promover agências para e sobre a produção de imagens nesta temática.

A FÁBRICA E OS OBJETOS NÃO-VISUAIS

A ocorrência dessa memória que carrego, pode ter moldado em mim a ideia, e consequentemente a imagem atrelada a essa ideia, do que era uma fábrica. As fábricas inserem-se na paisagem urbana desde há muitos anos, desde o século XVIII estas estruturas alteram as cidades e delas constituem-se como parte central em diversas regiões do mundo. São construções por vezes gigantescas, participam da vida urbana alterando a paisagem destas cidades e implicando mudanças significativas no modo de vida e na composição sociocultural destes ambientes, desde as maiores instalações, chamadas de Mastodontes pelo historiador Joshua Freeman, até mesmo àquelas pequenas unidades familiares, seguiram e ditaram modelos e tendências, e influenciaram pesadamente as transformações da vida e da sociedade.

> Entender a fábrica gigante requer compreender as ideias de progresso e modernidade. Em vezes de um exercício restrito ao estudo da arquitetura, da tecnologia ou das relações industriais, uma história completa desses mastodontes leva-nos além das paredes das fábricas para a mudança das sensibilidades morais, políticas e estéticas e o papel deles em produzi-las. (FREEMAN, 2019, p. 16)

Seja nos gigantescos e modernos mastodontes ou nas pequenas e rudimentares fabriquetas, a ideia da fábrica concentrava características similares, regidas pela organização, disciplina e repetição, composta por diferentes arquiteturas, utilizando ou não diferentes maquinários, nas mais diversas escalas, o fato é que a fábrica é presença marcante nas cidades dos séculos XIX e XX, transferindo-se para outras geografias no século XXI, mas ainda assim regendo os discursos políticos e sociais do tempo presente.

A reflexão presente neste texto faz parte da pesquisa de tese de doutorado sobre a construção da visualidade do trabalho, de trabalhadoras e trabalhadores pelo modernismo brasileiro, embasando-se nas discussões teóricas que auxiliam na sustentação do desenvolvimento da pesquisa de tese até o momento, o campo da História Visual e suas intersecções com a História da Arte, História Intelectual e o Patrimônio Industrial, cujos aportes ajudam a pensar a construção desta percepção visual sobre o trabalho e quem o executa. (MENEGUELLO, 2014; FERNANDES, 2017; FREITAS, 2011; MENEZES, 2003; KNAUSS, 2009).

A construção da visualidade sobre o tema do trabalho, dos trabalhadores e trabalhadoras, passa pela discussão plural sobre a arte moderna no Brasil, bem como pelas diferentes ações dos protagonistas, sejam artistas modernistas e abstratos, as pessoas que sobrevivem do trabalho, partidos políticos, agências estatais e movimentos sociais. Porém, é importante observar os diversos agenciamentos promovidos pelos diferentes grupos citados na tentativa de constatar como se efetivaram as diferentes visões de mundo e ideais imputados ao universo da arte, bem como observar de que modo objetos não-visuais em sua natureza, ou seja, que possuem funções distintas de dar a ver, atuam neste universo de agências visuais e contribuem para pensar a visualidade do trabalho e de quem sobrevive dele. Não se tratam de fotografias, vitrais, pinturas, esculturas, entre outros. Nesta proposta compreendem-se os maquinários, os ambientes, as pessoas, as ferramentas, a composição destes objetos e pessoas com a atividade de trabalho desempenhada. Deste modo, é importante pensar a visualidade dos objetos não-visuais, compreendendo a composição visuais de fábricas e indústrias.

Mesmo com diferenças significativas em cada unidade fabril, de maquinário, de organização ou mesmo de trabalhadores e trabalhadoras, a imagem do universo fabril foi construída socialmente já há muitas décadas, talvez séculos. As imagens cristalizadas pelo cinema, na fotografia, na pintura, na escultura, na arte contemporânea, transferem de pessoa para pessoa aquilo que caracteriza visualmente o que pode ser considerado uma indústria. É a aglutinação destas imagens isoladas que constroem a visualidade do universo fabril. A seriação do trabalho, a utilização de tecnologias maquínicas, a inserção de grandes construções no espaço urbano, traduzem conjuntamente o que se aceita socialmente como parte dessa imagem industrial.

Ao concentrar o olhar sobre o trabalhador/trabalhadora fabril se imagina alguém que tem seu uniforme sujo pelo trabalho, até mesmo seu rosto, não é à toa que foram criadas inúmeras propagandas sobre e para a higiene do trabalho, criando a dicotomia da fábrica como ambiente limpo e sujo ao mesmo tempo. As imagens de pujança de prédios e máquinas contrastam com corpos magros e sujos de seus trabalhadores, demonstrando também que a visualidade foi um espaço de disputa entre as forças patronais e operárias.

> O que está em questão é a afirmação de que as máquinas, as estruturas e os sistemas da cultura material moderna podem ser apreciados com precisão não apenas por suas contribuições em termos de eficiência e produtividade, bem como seus efeitos ambientais secundários negativos ou positivos, mas também pelas maneiras nas quais eles podem incorporar formas específicas de poder e autoridade. (WINNER, 2019, p. 195)

As imagens que circulam por meio de documentos audiovisuais são evidentemente baseadas pela existência física desses espaços e concentram percepções diferenciadas deste universo. Ora mais centradas nas pessoas que desempenham o trabalho, ora mais centradas nas gigantescas construções ou ainda nos processos de desenvolvimento tecnológicos. A importância de pensar que da existência de certos modelos, construíram-se imagens cristalizadas destas temáticas, repercute para que haja de certo modo um modelo visual que é evocado à mente quando se pronunciam as palavras que dão nome a estes lugares/coisas/pessoas.

> Fábricas foram retratadas desde seus primeiros dias em desenhos, litografias e pinturas. Mas foi somente no século XX que se tornaram um tema importante para os artistas. [...] Para muitos artistas das décadas de 1920 e 1930, a fábrica representava a vida moderna – secular, urbana, mecânica, avassaladora –, uma ruptura com a paisagem rural ou com a intimidade do interior doméstico. E ela proporcionou um veículo para os modos modernistas de representação artística, avançando em direção à abstração. (FREEMAN, 2019, p. 159)

Esta constatação aparentemente óbvia é importante para compreender que antes mesmo de existirem fotografias, pinturas, desenhos, gravuras, filmes, ou qualquer outra linguagem que busque retratar o tema da fábrica e tudo que a engloba, a própria fábrica possui uma imagem. Seus objetos possuem uma imagem, as formas, composições, materiais, atuam para constituir processos de visualidade que vão permear diretamente o imaginário das pessoas que com elas tratam diariamente. Também vão povoar os imaginários das pessoas que indiretamente, por meio de outras linguagens, entram em contato com essa dimensionalidade física transformada em imagem. As pessoas que trabalham nas fábricas também possuem sua imagem enquanto participantes da classe operária, não são todas iguais, não desempenham a mesma função, mas cooperam para constituir a visualidade

sobre o trabalho, trabalhadores e trabalhadoras, que será aceito socialmente, juntamente com outras forças sociais.

Essas imagens (maquinário, ambientes, pessoas, objetos, arquitetura), não necessariamente criadas para serem imagens, cooperam com artistas, industriais, políticos e intelectuais, na criação desta imagem e deste imaginário sobre as fábricas. Constituem aspectos que se perpetuam na cultura visual das sociedades contemporâneas, perpassam gerações familiares, corroboram para a compreensão de mundo e para a compreensão sobre o trabalho na contemporaneidade.

A existência destes objetos como não-visuais nos diz que foram produzidos para outras atividades que não objetivavam atuar ativamente na construção da visualidade da sociedade (diferente de fotografias, pinturas, filmes, etc.), contudo, o fato de partilharem a existência com seres humanos, produz e sofrer agências das pessoas nas interações cotidianas, propicia a participação na constituição daquilo que define a visualidade socialmente construída do universo das fábricas, o antropólogo Alfred Gell propõe pensarmos os objetos como partícipes das interações e experiências com seres humanos

> A agência pode ser atribuída a essas pessoas (e coisas, conforme discutirei a seguir) que são vistas como iniciadoras de sequências causais de um determinado tipo, ou seja, de eventos causados por atos da mente, da vontade ou da intenção, e não de uma mera concatenação de eventos físicos. Um agente é aquele que “faz com que os eventos aconteçam” em torno de si. (GELL, 2018, p. 45)

Estes objetos nos quais privilegiou-se aspectos técnicos e de usabilidade em detrimento de aspectos estéticos, influencia a maneira como a sociedade constitui sua ideia sobre o universo das fábricas. Em contrapartida, em muitos casos, são invisibilizados por produções culturais justamente por conta de sua aparência, esteticamente adaptados para que possam constituir melhores modelos aos olhos dos espectadores.

A agência destes objetos não-visuais não cessa quando da finalização de seu uso, as máquinas por exemplo, não deixam de fazer referência ao universo fabril quando descartadas ou abandonadas, assim também outros objetos como peças e produtos industrializados, que guardam variadas intencionalidades e agências pelos diferentes usos que recebem (RANCIÈRE, 2005). O patrimônio industrial e os deslocamentos proporcionados pela arte contemporânea são outros exemplos. Os espaços e máquinas relativos ao trabalho nos espaços fabris quando patrimonializados não mais agem para produzir, mas para resguardar memórias e saberes da produção industrial. Ainda podem atuar para deslocar olhares quando incluídos em processos artísticos contemporâneos, atuando esteticamente para potencializar discursos e discussões sobre temáticas variadas, sem no tentando, abandonar a agência que receberam quando de sua fabricação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção da visualidade sobre o universo da fábrica é também obra da materialidade da fábrica e todo seu entorno, não somente do que se fala sobre a fábrica por meio das mais diferentes linguagens. O que compreendemos como fábrica e tudo que a rodeia foi constituído nos últimos séculos por meio da literatura, da pintura, da fotografia, do cinema, do que se falou sobre a fábrica. Mas o fato que constitui esta reflexão é que há visualidade nos objetos constituídos para não serem necessariamente visuais, as máquinas, as

construções, os operários e operárias, os produtos que saem das linhas de produção, toda essa materialidade não visual, contribuí significativamente para que possamos entender visualmente do que estamos falando, até mesmo, por meio das memórias e vivências que se relacionam diretamente à experiências fabris, de indivíduos, familiares e até amigos.

Para finalizar, constato que hoje a Fábrica três já não é mais aquela da minha memória, não é mais a imagem da fábrica que conheci, readequada para outras usos fabris, com janelas novas na altura dos olhos cria uma perturbação nas minhas memórias, um incômodo que não se sustenta racionalmente, é claro que aquele ambiente deveria ser insalubre para as normas trabalhistas de hoje, mas esse desassossego trai minhas lembranças e a imagem que tinha de uma fábrica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FERNANDES, Karina Pinheiro. **Os tons da política: os artistas plásticos e o PCB (1945-1950)**. 2017. 273f. Tese (Doutorado em História Social), Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

FREEMAN, Joshua B. **Mastodontes: a história da fábrica e a construção do mundo moderno**. São Paulo: Todavia, 2019.

FREITAS, Patrícia Martins Santos. **O Grupo Santa Helena e o universo industrial paulista (1930-1970)**. Campinas, 2011. 201f. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

GELL, Alfred. **Arte e agência: uma teoria antropológica**. São Paulo: Ubu Editora, 2018.

KNAUSS, Paulo. “O desafio de fazer História com imagens: arte e cultura visual.” **Artcultura**, Uberlândia, v. 8, n.12. janeiro/junho de 2006. Disponível em: <http://www.artcultura.ppghis.inhis.ufu.br/viewarticle.php?id=130>.

MENEGUELLO, Cristina. Sigaud, operário da pintura. **História (São Paulo)**, [*s. l.*], v. 33, n. 1, p. 27–49, 2014.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. “Fontes visuais, cultura visual, história visual: balanço provisório, propostas cautelares.” **Revista Brasileira de História**, São Paulo , v. 23, n. 45, Jul de 2003. Dísponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882003000100002&lng=en&nrm=iso>.

RANCIÈRE, Jacques. **A partilha do sensível: estética e política**. São Paulo: Editora 34, 2005.

WINNER, Langdon. Artefatos têm política?. **Analytica - Revista de Filosofia**, [*s. l.*], v. 21, n. 2, p. 195–218, 2019.

Memória ferroviária: reabilitação da antiga Estação Ferroviária Lins-Nova

Paulo Silas de Almeida Filho <psilas18@gmail.com>

Mariana Rossi <rsi.mariana@gmail.com>

INTRODUÇÃO

No Brasil, as ferrovias surgem, no século XIX, como meio de transporte para escoamento da atividade agrícola, favorecendo diversas transformações urbanas, como a conexão de cidades, o crescimento de pequenos núcleos urbanos e a origem de outros, principalmente nos arredores das produções agrícolas e das estações de trem (D'AGOSTINI, 2019).

Ao longo das ferrovias brasileiras, antigos sítios urbanos coloniais se fortaleceram e dinamizaram sua conexão física. No interior do estado de São Paulo, o desbravamento e a implantação de cidades são resultados do prosseguimento de uma expansão cafeeira. Segundo Rodrigues (2010, p. 65), "a construção de estradas de ferro na região ocidental do Estado de São Paulo estava intimamente ligada à expansão das plantações de café em direção ao oeste paulista". Dessa forma, as estações ferroviárias são peças fundamentais na construção da linha do tempo da história urbana de diversas cidades. No caso de Lins, município situado no centro-oeste paulista, a chegada dos trilhos da via férrea da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) trouxe o desenvolvimento socioeconômico e transformou o núcleo urbano, deixando esse de ser um distrito de Bauru, com sua emancipação política no dia 21 de abril de 1920. A cidade nasce no cruzamento de uma trilha indígena, próxima do rio Dourado e da linha férrea. À medida que se cortavam as matas, onde passariam os trilhos da estrada de ferro traçada por Marechal Rondon com destino a Mato Grosso, ao longo dessas terras a população definia suas moradias e se estabelecia no local (ARAÚJO, 1996).

Do primeiro núcleo urbano de Lins e das transformações trazidas pela ferrovia, sobrevivem atualmente vários exemplares de patrimônios históricos e culturais. A obra escolhida como objeto de estudo deste trabalho foi a Antiga Estação Ferroviária de Lins, chamada de "Lins-Nova"[50], inaugurada em 1962, localizada na Rua Afonso Pena, bairro Parque Ferroviário, em uma área à margem da malha urbana consolidada. Desde o encerramento das atividades da Estação, em 1996, o local, que antes tinha um uso importante para a sociedade, atualmente se encontra abandonado, apropriado por pichações. Em processo de degradação, as paredes correm risco de desmoronar. O edifício já se encontra sem janelas ou portas, coberto pela vegetação, com o interior totalmente deteriorado. Somente os trilhos ainda estão conservados. Apesar da relevância histórica e cultural para a cidade, não há uma proteção legal efetiva contra possíveis demolições e descaracterizações desse

[50] O nome "Lins-Nova" remete ao fato de que essa foi a segunda Estação Ferroviária da CEFNOB construída no município, passando a operar após a desativação da primeira, localizada mais próxima do centro da cidade, e que hoje abriga o Museu Histórico de Lins.

patrimônio, de modo que uma reabilitação desse edifício e de sua envoltória se torna primordial para aprofundar o conhecimento da ligação da cidade de Lins com a linha férrea.

Nesse sentido, o conceito de patrimônio se faz essencial para o conhecimento da cultura da cidade, de modo que o reconhecimento do valor cultural dos bens e as ações de salvaguarda são fundamentais para manutenção do patrimônio, através de políticas públicas de preservação e educação patrimonial, em que o indivíduo consiga se afirmar enquanto participante de uma sociedade e de sua cultura. Rolim (2013, p. 11) afirma que "a preservação do patrimônio histórico não deve servir apenas como musealização do passado, mas sim cumprir seu papel de formador de uma identidade social que leve a um efetivo exercício de cidadania", gerando, assim, uma discussão na comunidade sobre o contexto e a situação contemporânea.

Quanto às intervenções físicas em bens patrimoniais, as ações de reabilitação são definidas como um "conjunto de operações destinadas a tornar apto o edifício a novos usos, diferente para o qual foi concebido" (GOMIDE et al., 2005, p. 13). Essas ações devem se pautar pelos princípios da conservação da autenticidade e da integridade do bem, da compatibilidade entre os novos usos e o espaço físico original, da distinguibilidade dos elementos contemporâneos a serem adicionados ao bem, e da reversibilidade, mantendo a possibilidade de se desfazer ou reverter as intervenções realizadas (SOUZA, 2016; GOMIDE et al., 2005). Kühl (2008) também ressalta que, embora as intervenções nunca devam ser arbitrárias, esses princípios gerais devem ser sempre considerados a partir da individualidade e das demandas específicas de cada bem patrimonial.

Sendo assim, este trabalho tem como objetivo apresentar um estudo realizado para reabilitação da Estação Lins-Nova trazendo como proposta um projeto arquitetônico de um centro cultural chamado "Trilhos da Arte" a ser implantado no edifício, de modo a transformá-lo em um espaço voltado a atividades culturais e artísticas com foco em preservar e elevar a história local. A reabilitação propõe um olhar crítico sobre a situação da estação, pensando na salvaguarda da memória do lugar, e valorizando as identidades culturais.

MÉTODOS

O trabalho apresenta uma pesquisa qualitativa aplicada e exploratória, envolvendo os métodos de pesquisa bibliográfica, diagnóstico a partir de levantamentos de dados e proposta projetual.

O aprofundamento bibliográfico possibilitou a contextualização da formação da cidade de Lins e sua relação com a linha férrea, e de princípios contemporâneos de preservação do patrimônio cultural arquitetônico, com foco nas antigas estações ferroviárias da região. Também foi importante o estudo de projetos correlatos de reabilitações de patrimônio, buscando referências para o projeto proposto.

Os levantamentos e a análise documental, com a identificação de aspectos construtivos da Antiga Estação Ferroviária de Lins (Lins-Nova) in loco e através de registros fotográficos, avaliando sua importância histórica e seu estado de conservação, foram essenciais para compor um diagnóstico do patrimônio e definir diretrizes projetuais de intervenção, embasando, assim, a proposta de reabilitação, que consistiu no desenvolvimento de um projeto arquitetônico para transformar a Antiga Estação Lins-Nova em um Centro Cultural para a cidade.

RESULTADOS

A proposta para o novo uso no processo de reabilitação foi a criação de um Centro Cultural chamado “Trilhos da Arte”, ocupando as estruturas da antiga Estação Ferroviária Lins-Nova. A intervenção não apenas visa proporcionar uma experiência estética, mas também incentivar a reflexão, a criatividade e a interação dos cidadãos com a arte. "Trilhos da Arte" é um termo que traz a relação entre arte e arquitetura, incluindo uma variedade de intervenções artísticas, como esculturas, instalações, murais, pinturas, grafites e performances, levando em consideração a identidade cultural da região, a temática artística, a interação com o ambiente e a experiência dos usuários, que se faz conhecer pelas intervenções de grafite presentes no local. A proposta tem como objetivo promover a apreciação da arte e da cultura, estimular o turismo cultural e fortalecer o senso de identidade local, contribuindo para a preservação do patrimônio cultural, a valorização dos artistas locais e a promoção da diversidade cultural, principalmente em áreas periféricas.

A antiga Estação Lins-Nova

A Antiga Estação Ferroviária Lins-Nova do município de Lins está situada no bairro Parque da Estação, nos limites do perímetro urbano da cidade, em uma área periférica em relação à malha urbana consolidada, conforme mapa de Macrozoneamento (Figura 1).

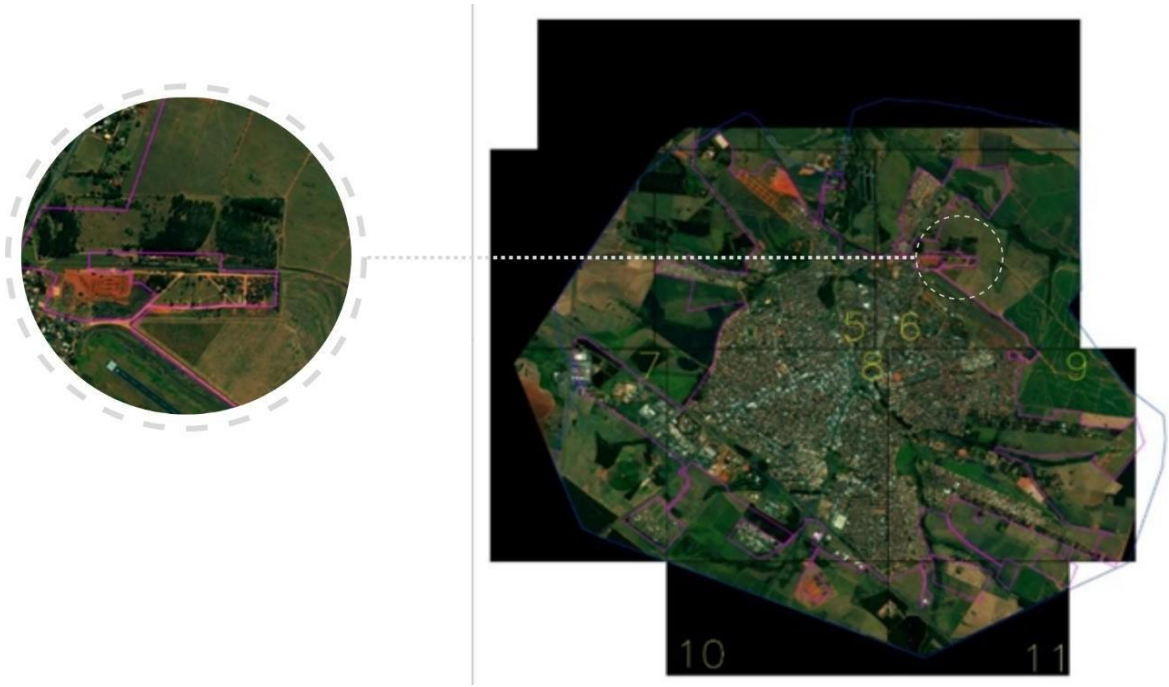


Figura 1. Mapa de Macrozoneamento de Lins/SP. Fonte: Lins, 2018.

O mapa de Zonas Especiais (Figura 2) retirado do Plano Diretor de Lins (2018) demarca em vermelho os pontos de interesse histórico, entre eles, a Antiga Estação Ferroviária Lins-Nova (número 3, no mapa). Apesar dessa demarcação, a estação se encontra desprotegida por instrumentos específicos, como o tombamento, por exemplo, e também carece de políticas eficazes para a conservação. Isso significa que a estação está vulnerável a riscos de deterioração e destruição, e que essa falta de proteção pode comprometer a preservação da história e da cultura associadas a esse bem.

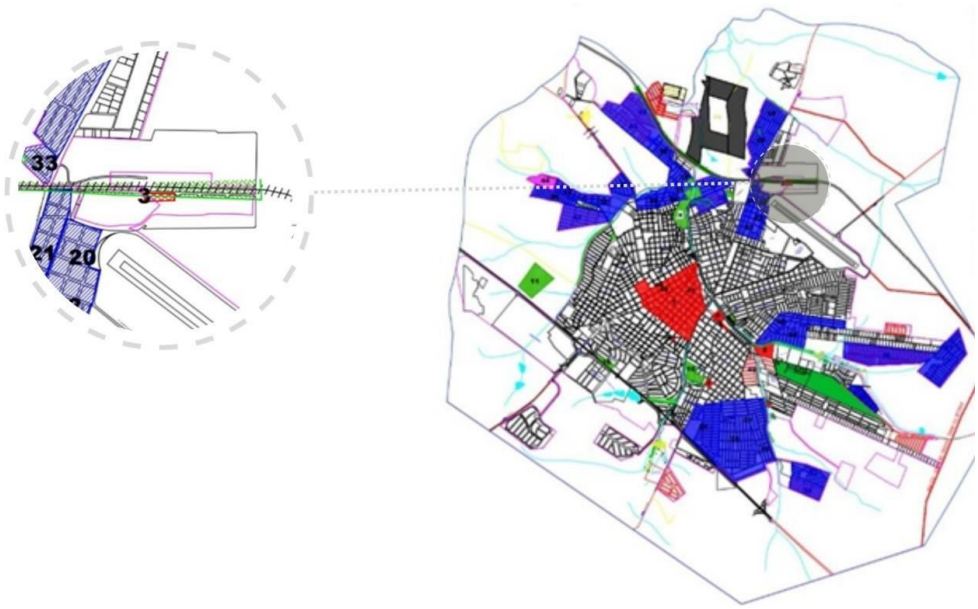


Figura 2. Mapa de Zonas Especiais de Lins/SP. Fonte: Lins, 2018.

. Devido à sua localização periférica, a região exibe uma considerável quantidade de vazios e áreas não urbanizadas. Quanto aos usos, há predominância de residências unifamiliares de padrão médio e baixo, e poucas áreas comerciais e institucionais, além da presença do Aeroporto e do 37º Batalhão de Infantaria Mecanizado. Observa-se a carência, portanto, de equipamentos públicos voltados a atividades culturais e de convivência.

Com relação à sua arquitetura, apresenta características do movimento Art Déco, assim como outras estações da CEFNOB, como a de Bauru-SP, por exemplo, diferenciando-se, no entanto, pela composição assimétrica da volumetria, que, na Estação Lins-Nova, se dá através de dois módulos, com alturas diferentes. Sua estética é moderna e racionalizada, e possui detalhes decorativos com elementos geométricos e linhas verticais (Figura 3). Os materiais mais marcantes do edifício são o concreto armado das estruturas e os tijolos cerâmicos aparentes na fachada. As esquadrias eram metálicas, com vidro.

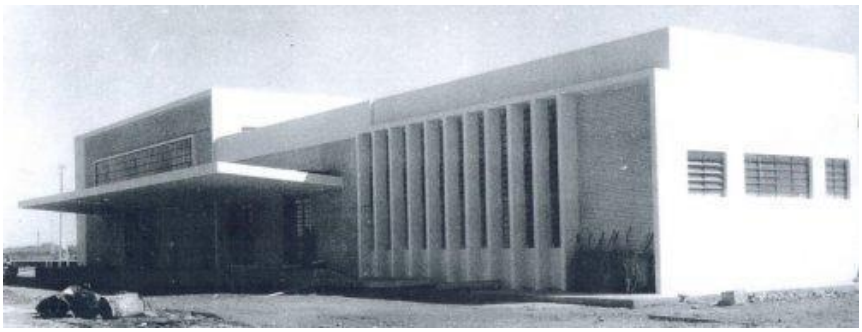


Figura 3 - Antiga Estação Ferroviária Lins-Nova na época de sua inauguração. Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/lins.htm. Acesso em: 15 jun. 2024.

Quanto à distribuição espacial e a disposição dos espaços internos da estação, foi possível notar, através de visita técnica, já que não foi encontrado seu projeto original, que apresenta sinais de uma planta típica, com a presença de salas de espera, bilheterias, plataformas e outros espaços funcionais projetados para atender às necessidades dos passageiros e operações ferroviárias.

Diagnóstico

A estação ferroviária Lins-Nova está abandonada e em avançado estado de deterioração, coberta por vegetação selvagem. Suas paredes de tijolos apresentam musgo e rachaduras profundas. O interior da estação está sujo, com janelas retiradas que permitem a entrada de vento e poeira, e o ar é silencioso e nostálgico. Os trilhos estão cobertos de vegetação, e a sensação de abandono é evidente, como se o tempo tivesse parado e deixado a estação em um estado de limbo.

Figura 4. Fachada atual da Antiga Estação Ferroviária Lins-Nova. Fonte: Acervo pessoal (2023).

Durante a visita à antiga estação, foi observada a escada na entrada principal, flanqueada por dois canteiros. No interior do Módulo 1, o mais alto da estação, a degradação é extensa. O piso tem áreas expostas à terra e poeira, o teto está mofado, e algumas paredes estão danificadas, com parte do revestimento removido. As esquadrias, importantes para iluminação e ventilação, mostram sinais de desgaste significativo, evidenciando a deterioração geral do espaço. Na Figura 5 pode ser observada a altura dessas esquadrias, destacando a extensão do estado de deterioração do Módulo 1.

Figura 5. Estado atual do interior do módulo 1. Fonte: Acervo pessoal (2023).

O Módulo 2, o bloco menor da antiga estação, está em um estado desafiador. Embora as paredes não tenham sido demolidas, elas estão degradadas com sujeira acumulada e pichações. O teto mostra marcas de mofo, refletindo as condições adversas e o impacto

do tempo. Na área que provavelmente servia como bilheteria, as ferragens foram removidas, destacando ainda mais a deterioração do local, ver Figura 6.

Figura 6. Estado atual da entrada principal do módulo 2. Fonte: Acervo pessoal (2023).

No último ambiente da antiga estação (Figura 7), com acesso único à área dos fundos, o revestimento foi removido, causando danos significativos à estrutura. Isso evidencia a necessidade de uma análise detalhada e intervenções específicas para a restauração e preservação do local.

Figura 7. Estado atual da parte final do módulo 2. Fonte: Acervo pessoal (2023).

As paredes da área posterior foram pichadas, servindo de tela para mensagens, ideias e estilos únicos. Essas intervenções requerem consideração adicional para a restauração do local, conforme indicado na Figura 8.

Figura 8. Pichações existentes nas paredes da área posterior. Fonte: Acervo pessoal (2023).

Proposta projetual

As diretrizes gerais para a reabilitação da antiga Estação Lins-Nova, descritas na Tabela 1, baseiam-se em garantir a preservação do edifício e seu entorno, a partir de mínimas

intervenções necessárias para abrigar o programa de um centro cultural, proporcionando atividades culturais e artísticas abertas à população.

Tabela 1 - Diretrizes Gerais para o projeto de reabilitação

DIRETRIZ	DESCRIÇÃO
Preservação do patrimônio	Conservação de elementos originais, como fachadas, estruturas, ornamentos e características distintivas da estação.
Adequação funcional	Adaptação dos espaços internos para abrigar diferentes usos, de acordo com o programa de necessidades. atendendo às necessidades funcionais atuais.
Acessibilidade	Instalação de rampas e banheiros acessíveis, bem como a criação de rotas adequadas para pedestres, garantindo que o espaço seja acessível a todas as pessoas.
Integração urbana	Consideração do projeto de paisagismo, a melhoria das conexões com o entorno, integrando harmoniosamente ao contexto urbano ao seu redor.
Requalificação do entorno	Estabelecimento de diretrizes para o desenvolvimento urbano ao redor da estação, revitalizando áreas adjacentes e promovendo o desenvolvimento sustentável.
Incentivo à cultura local	Valorização da identidade da comunidade. Considerando elementos culturais locais.

Fonte: Autoria própria, 2023.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na conclusão deste estudo, espera-se que a proposta arquitetônica para a reabilitação do edifício da Antiga Estação Lins-Nova desencadeie diálogos essenciais sobre o patrimônio cultural entre a sociedade e as autoridades públicas. É fundamental reconhecer a relevância da intervenção em edifícios que possuem um significado histórico e cultural, pois isso contribui para preservar a memória e a identidade do lugar. Além de apresentar uma proposta de reabilitação para o edifício e sua área circundante, este trabalho aspira a estimular uma análise crítica da situação atual da Estação Ferroviária Lins-Nova. Isso inclui a discussão sobre o abandono, marginalização e vandalismo aos quais o local está sujeito, bem como as necessidades socioculturais das pessoas que residem nas proximidades. Nesse contexto, espera-se que as ideias e soluções apresentadas neste estudo sirvam como um ponto de partida e orientação para futuras ações eficazes relacionadas à preservação e reabilitação do patrimônio da Antiga Estação Lins-Nova e de outros bens patrimoniais relevantes para a história das cidades e para sua memória coletiva.

NOTAS

ESTE TEXTO SE TRATA DA PUBLICAÇÃO DOS RESULTADOS DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO INTITULADO [“NOS ‘TRILHOS DA ARTE’: REABILITAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA LINS-NOVA”], DO

CURSO DE [ARQUITETURA E URBANISMO DO CENTRO UNIVERSITÁRIO DE LINS], DESENVOLVIDO POR [PAULO SILAS DE ALMEIDA FILHO] E ORIENTADO PELA [PROFESSORA MA. MARIANA ROSSI], CONCLUÍDO EM 2023 (ALMEIDA FILHO, 2023).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[ALMEIDA FILHO, Paulo Silas de. **Nos "trilhos da arte": reabilitação da antiga Estação Ferroviária Lins-Nova**. Lins, 2023. Trabalho de Conclusão de Curso (bacharelado - Arquitetura e Urbanismo), Centro Universitário de Lins, Lins, 2023.]

ARAÚJO, Ismael Castro de. **Documento Histórico, Geográfico e Estatístico do Município de Lins**. Lins, 1996.

D'AGOSTINI, Fernanda Figueiredo. **Ferrovias turísticas no Brasil: relações entre a infraestrutura ferroviária e o território**. São Paulo, 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2019.

GOMIDE, José Hailon; SILVA, Patrícia Reis da; BRAGA, Sylvia Maria Nel. **Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural**. Ministério da Cultura. Instituto do Programa Monumenta. Brasília, 2005.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. Problemas teóricos de restauro. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LINS. Lei Complementar nº 1.609, de 25 de junho de 2018 e Anexos. **Plano Diretor Urbanístico do Município de Lins**. Lins, São Paulo, 2018. Disponível em: https://lins.siscam.com.br/Documentos/Documento/177076. Acesso em 15 jun. 2024.

RODRIGUES, Maria Estela de Oliveira Rosa**. A imprensa em Lins: análise das dinâmicas sociais e urbanas em O Progresso, 1925-1927 O Linense, 1928-1929**. Bauru, 2010. Trabalho de conclusão de curso (bacharelado - Comunicação Social - Jornalismo) - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2010.

ROLIM, Eliana De Souza. **Patrimônio Histórico, Memória, História e Construção de Saberes**. XXVII Simpósio Nacional de História ANPUH. Cajazeiras, PB, 2013.

SOUSA, Inês Filipa Nunes. **Princípios da Reabilitação de Edifícios**. Aplicação a casos de estudo. Lisboa, 2016. 118f. Dissertação (Mestrado), Instituto Superior De Engenharia De Lisboa, Lisboa, Portugal, 2016.

A vila militar do antigo Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves – RS: um registro arquitetônico com vistas ao inventário do conjunto edificado

Aline Tessaro <alitessaro@gmail.com>

Pauline Fonini Felin <pffelin@ucs.br>

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objeto de estudo a vila militar do antigo Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves (atual 6º Batalhão de Comunicações), a qual é considerada um exemplar da década de 40, quando iniciou o sistema ferroviário no Rio Grande do Sul. Atualmente, grande parte destes remanescentes estão em obsolescência, problema este que se acentua somado a baixa manutenção. Nesse sentido, essa pesquisa busca registrar estes conjuntos antes que atinjam um estado total de depreciação, se tornando um patrimônio em risco.

Apesar de existir uma delimitação do perímetro como “Área de preservação à Paisagem Cultural” (APPAC) no Plano Diretor municipal (2018), ainda são incipientes os registros no bairro São Roque. Tendo em vista esta conjuntura, o Museu do Imigrante tomou a iniciativa de realizar o levantamento com vistas ao inventário do patrimônio arquitetônico.

Este trabalho é fruto dessa atualização cadastral, que não era realizada desde 1994. Uma ficha de inventário foi preenchida preliminarmente, como forma de embasamento para investigações futuras. Realizaram-se pesquisas históricas e documentais, bem como o registro dos conjuntos arquitetônicos, através da análise e caracterização das tipologias residenciais.

O intuito do projeto era a recuperação de memórias da comunidade militar encarregada pela construção de ferrovias estruturais no Estado. Estes registros, sejam através de documentos ou relatos orais, podem vir a auxiliar no fornecimento de dados para dar sequência à preservação patrimonial ferroviária no âmbito nacional.

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NACIONAL

Em 2007, instituída pela Lei 11.483, o IPHAN recebeu o encargo de assumir os bens artísticos, culturais e históricos, procedentes da extinta Rede Ferroviária S.A. (RFFSA), assim como realizar a adequada manutenção. O Patrimônio Ferroviário engloba edificações tais como trechos de linha, armazéns, terrenos, rotundas, estações e materiais circulantes (vagões, carros de passageiros, maquinários e locomotivas). Ao todo, são 15 mil bens móveis e 52 mil bens imóveis, identificados como valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes. (IPHAN, 2014).

Para atender a demanda, instituiu-se a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, em que os bens passam por uma avaliação técnica pela equipe da Superintendência do Estado. Sucessivamente, surgiu a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF) e a decisão é aprovada pela presidência do IPHAN.

Com vistas a preservação ferroviária, o DNIT é responsável pelos bens operacionais enquanto os bens não operacionais são concedidos diretamente ao IPHAN. Já os bens que não pertencem à Rede, devido sua extinção, não se enquadram na legislação e podem servir como objeto de Tombamento, pelo Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, aplicado a bens móveis e imóveis, ou ao Registro segundo o Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, aplicado ao Patrimônio Cultural Imaterial. (IPHAN, 2007).

O CONTEXTO FERROVIÁRIO EM BENTO GONÇALVES

Conhecida pela imigração italiana e pela produção agropecuária, Bento Gonçalves necessitava de ferrovias para transportar suas mercadorias. Lorenzoni (2011) relata essa necessidade em 1912: “O comércio continua inalterado, pois não há como realizar bons movimentos pela falta que nos faz a estrada de ferro que chegue a Bento Gonçalves”.

Com o avanço significativo na produção agrícola e o cultivo de uva, milho, trigo, arroz, e também a pecuária, era urgente a construção de ferrovias. Em 1919, quando o trem chegou na região, as distâncias foram encurtadas e houve um progresso, conforme aponta Giordani (2013): “A exportação de vinhos e espumantes, iniciada em 1938 com 46 litros, alcançou 10 anos depois quase 246.000 litros. Demonstrado, assim, o grande crescimento que o setor vinícola alcançou ao chegar nos anos 1950.”

O primeiro Batalhão Ferroviário

O termo Batalhão é destinado a unidade militar que abrange várias companhias que atuam em grupos comandados por um coronel, tenente-coronel ou major. Responsável por um acervo de rodovias, túneis, viadutos, pontes e linhas ferroviárias e telegráficas, o Batalhão evidencia uma engenharia sofisticada braçal e com mão-de-obra especializada.

Em Bento Gonçalves, surgiu oriundo do Batalhão de Engenheiros, e contribuiu com o desenvolvimento e progresso dos estados do sul do Brasil, como aponta Prado (2013, p. 264): “Instruiu, formou, recuperou, enfim, forjou a têmpera de gerações inteiras no ideal de construir para um Brasil melhor”.

Em função dos grandes investimentos estatais, principalmente pela evolução industrial, a transformação era eficaz, na qual foram abertos trechos em meio a mata, de forma a atravessar rios e percorrer paisagens. O Batalhão criou vilarejos, famílias, povoados, culturas e enriqueceram diversas cidades, sendo primordial no avanço econômico. Em janeiro de 1943, a rota ferroviária de Santiago a São Luiz foi entregue a VFRGS (Viação Férrea do Rio Grande do Sul) e logo após, a sede mudou-se de Santiago para Bento Gonçalves, onde recebeu ordem para construir um novo acantonamento.

O 1º Batalhão foi implantado no atual bairro São Roque, por intermédio do prefeito da época, e trouxe um impulso no desenvolvimento da região. Os jovens do município eram convocados a prestar serviços militares e, em troca, recebiam educação para a formação pessoal e incentivo à orientação familiar. O Batalhão desenvolveu-se lentamente, período

no qual foram construídos cerca de 1.500 quilômetros de ferrovias em 14 cidades, de forma a expandir o trabalho em mais de quarenta cidades. (CINI; ROCHA; PARIS, 2013)

Sua primeira tarefa foi a organização de um grupo para trabalhar no trecho de Bento Gonçalves a Vacaria. No ano seguinte, foi entregue um valor significativo para a construção das ferrovias de São Luiz-Cerro Azul, Pelotas, Santa Maria, Bento Gonçalves e Rio Negro (PR). Quando a CCEFSP foi extinta, todo o material desta comissão foi dada ao Batalhão, além do encargo de construir o trecho de linha férrea entre Bento Gonçalves, a Ponte do Rio Pelotas e da Estrada de Ferro Rio Negro a Bento Gonçalves. (PRADO, 2013).

Figura 1. Mapa do Rio Grande do Sul com a malha ferroviária [s.d.]
Fonte: MENDES. 2021.

Após sua inserção, o Batalhão criou setores de alimentação, saúde, educação, financeiro, transporte, recreativo, desportivo e de cultura, aspectos considerados propulsores no crescimento do município. Deixaram a cidade mais estruturada com 48 quilômetros de linhas férreas e estradas de rodagem de terra, mesmo levando ainda, aproximadamente, cinco horas para chegar na capital de carro ou ônibus.

O 1º Batalhão Ferroviário atuou 28 anos em Bento Gonçalves – de 1943 a 1971. Após, transferiu-se para Lages (SC). As principais realizações da Unidade foram a construção da Ferrovia Roca Sales e grandiosas obras de engenharia como túneis e viadutos. Após cinco anos, o grupo recebeu o Distintivo, o Estandarte e a Denominação história de Batalhão Benjamin Constant.

Nos anos subsequentes, instalou-se o 3º Batalhão de Comunicações do Exército, o qual permaneceu ali por cinco anos (1971 a 1976). Após, o nomearam de 6º Batalhão de Comunicações Divisionário e alteraram, pela portaria nº 364 do Comandante do Exército, em 9 de julho de 2003, para 6º Batalhão de Comunicações. A relevância foi apontada por Cini, Rocha e Paris (2013):

> Nesses anos todos foi fundamental a presença do Batalhão na cidade. A presença de um grande contingente de soldados movimentava o comércio, sempre. Isso sem falar nas contribuições que faziam para nossas construções, para a infraestrutura da cidade. Talvez hoje em dia as novas gerações não se deem conta, mas o Batalhão foi importantíssimo na história de Bento Gonçalves (CINI; ROCHA; PARIS, p. 147, 2013).

A VILA MILITAR EM BENTO GONÇALVES

Os projetos das áreas residenciais militares se caracterizaram pela integração com área urbana da cidade e apresentam características: *(i)* divisão socioespacial entre as patentes e *(ii)* conjuntos de reduzida dimensão. Estas implantações apresentaram variações decorrentes de diferentes tipologias para o mesmo escalão ou com variação formal nas fachadas. (BONATES, 2016)

A Vila militar implantada em Bento Gonçalves surgiu em decorrência da construção de ferrovias na região, e serviu de moradia para os soldados e funcionários. Chamado de acantonamento, algumas destas casas foram transportadas por trens vindos de Carazinho, e outras foram construídas em madeira por permitir rapidez da construção.

As madeiras de lei como o pinheiro, eram muito utilizadas nas estruturas, paredes, pisos, esquadrias e coberturas. As varandas representavam proteção ao acesso principal e as janelas possuíam veneziana em sua maioria. As vedações com tábuas eram fixadas na vertical e recebiam arremate em mata-juntas. Os entrepisos eram em réguas de madeira, apoiadas em barrotes transversais pousados nas paredes externas ou em viga-mestras.

Figura 2. Vila Militar, em Bento Gonçalves, data desconhecida.
Fonte: MENDES, 2021.

Todas as unidades possuíam linguagem simples com telhado inclinado, porém com tipologias distintas, de acordo com a hierarquia dos cargos militares. Por exemplo, as residências dos oficiais apresentavam varanda na frente.

A residência dos Sargentos

Caracterizadas como casas mais simples, de volumetria única e desprovidas de ornamentos, o projeto das residências eram menores se comparadas com a dos Oficiais, sendo seu formato mais próximo de um quadrado ao invés de um retângulo. Outra particularidade comum era a proposta de unidades geminadas, com ausência de varandas e acréscimos, os quais foram adicionados ao longo dos anos.

As plantas baixas seguiam um padrão e as adições de volumes ocorreram posteriormente, distinguindo-os pela sua materialidade, sendo a parte em madeira a edificação principal e a ampliação em alvenaria. (BONATES, 2016). O programa era constituído de três dormitórios, uma sala de estar e jantar, uma cozinha, área de serviço, um banheiro e uma garagem, localizada no primeiro pavimento.

Devido estas casas terem sido transportadas até a localidade, assentaram-nas no terreno sem maiores modificações na topografia existente, adaptando-as às condições locais. Portanto, efetuou-se apenas o recorte para construir a garagem em alvenaria, para posteriormente apoiar a residência de madeira em cima. A cobertura é composta por duas águas e sua estrutura em madeira e as telhas metálicas.

Figura 3. Acantonamento [s.d.].
Fonte: MENDES, 2021.

Figura 4. Residência de Sargento.
Fonte: Aline Tessaro, 2021.

Devido estas residências terem chegado prontas ao local, em alguns casos, foram adicionados volumes em alvenaria para ampliar a moradia, inserindo uma cozinha mais ampla, sanitário ou área de serviço, inexistentes na planta baixa original. Além do mais, churrasqueiras foram construídas aos fundos da construção.

A residência dos Oficiais

Conforme a tese da Mariana Fialho Bonates (pg. 264, 2016), os projetos-tipo dos Oficiais possuem características dos anos 50, tais como: (1) volume único e retangular; (2) zoneamento de três áreas funcionais (social, privativa e serviço), separadas por um sistema de circulação, denominado corredor; (3) concentração de áreas molhadas; (4) existência de varandas enquanto espaços de transição entre o exterior e o interior; (5) existência de quarto de empregadas (maioria dos exemplares); (6) frequência de armários embutidos; (7) predominância dos elementos do estilo missões em casas de tipologia caracterizada como bangalô ou chalezinho; (8) maioria dos projetos com desenhos básicos, como: planta baixa, corte e esquema de cobertura; (9) ausência da indicação das garagens.

As residências da vila militar são caracterizadas pelo período de pré-fabricações dos materiais construtivos e, atualmente, nenhuma encontra-se habitada. Devido sua implantação ser de aspecto retangular, maiores e com mais cômodos, são destinadas ao escalão de Oficiais e seus respectivos familiares. Suas cores correspondem ao Batalhão de Comunicações: azul e branco. Quando eram habitadas, havia restrição na entrada e somente moradores possuíam permissão de acesso.

A análise realizada de um exemplar demonstrou a tendência no acréscimo de volume para abrigar o veículo, uso de cercas, ampliação da casa e inserção de um novo pilar na fachada principal. A cobertura é configurada por um telhado de quatro águas, e um alpendre na fachada principal. A casa possui dois quartos, uma sala de estar e jantar, uma cozinha, área de serviço, um banheiro e garagem (volume adicionado anos depois).

Figura 5. Exemplo Residência de Oficial.
Fonte: Aline Tessaro, 2021.

Nota-se que as residências dos Oficiais possuem apenas um pavimento, consideradas térreas, e a dos Sargentos dois pavimentos com o porão destinado à garagem. Todavia, a casa dos Oficiais é maior e tem proteção no acesso (cobertura), enquanto a moradia dos Sargentos é desprotegida.

Ficha de inventário

O Inventário tem como objetivo o controle e a atualização dos dados de um bem, assegurando a veracidade para preservação. Neste estudo, foram preenchidas fichas para cada residência militar, desde o escalão de Sargento ao Oficial. O modelo foi fornecido pelo Museu do Imigrante, o qual sugere a identificação do local de inserção e entorno. Além disso, foram anexadas fotografias, síntese histórica e descrição tipológico-construtiva das edificações, bem como levantamento arquitetônico e especificações, conforme a seguir.

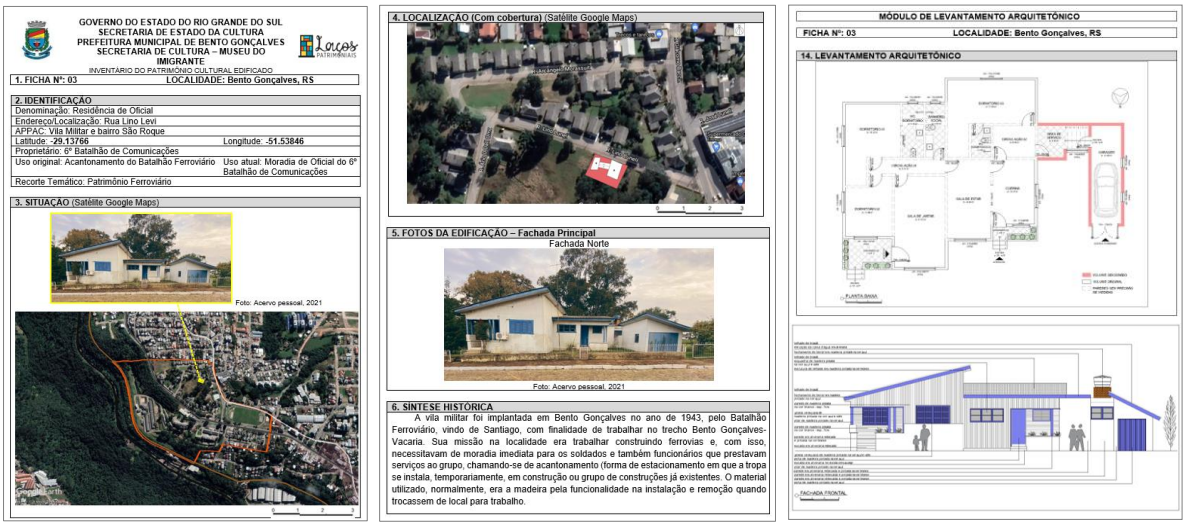


Figura 6. Exemplo de páginas da ficha de Inventário.
Fonte: Modelo Museu do Imigrante e preenchimento por Aline Tessaro, 2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este resumo teve como premissa apresentar a Vila Militar do antigo Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves (RS), a qual é considerada patrimônio cultural militar na região. Ali residiram trabalhadores, militares e funcionários que fizeram parte do desenvolvimento local. Mesmo não se tendo acesso as peças gráficas originais (inexistência de autoria dos projetos), foi possível realizar a caracterização tipológica de algumas das residências, nas quais, percebeu-se que a arquitetura sofreu transformações no decorrer dos anos.

Espera-se que, embora a cidade se transforme, e possa vir a “apagar” o protagonismo do conjunto, esta pesquisa possa servir de base para futuras iniciativas, como por exemplo de educação patrimonial no âmbito escolar e acadêmico. Nesse contexto, recomenda-se uma ampliação da análise para a escala urbana, retomando princípios de organização e ordenação de edificações, quadras e lotes. Para fins museológicos, seria expressamente importante uma investigação aprofundada das datas, de forma a construir uma linha cronológica dos assentamentos.

O Batalhão Ferroviário foi responsável pela expansão dos limites do município de Bento Gonçalves, e, atualmente, é testemunho de um período marcado pelas ferrovias que impulsionaram a economia na região. Por este motivo, é de suma importância não somente a sua preservação, mas também a adequada manutenção dos exemplares, com o intuito de manter a identidade do lugar, e, por consequência, o reconhecimento de seu valor pelas futuras gerações.

NOTAS

Este texto teve como base a pesquisa realizada na disciplina de Estágio da aluna Aline Tessaro, realizada junto ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Caxias do Sul, sob orientação da Professora Pauline Fonini Felin. Os agradecimentos são dirigidos ao Museu do Imigrante, especialmente a arquiteta Cristiane Bertoco, supervisora do Estágio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENTO GONÇALVES. **Lei Complementar n. 200, de 27 de julho de 2018.** Dispõe sobre a ordenação territorial do município de Bento Gonçalves e sobre a política de desenvolvimento municipal e de expansão urbana, aprova o Plano Diretor municipal e dá outras providências. Lex: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano. Disponível em: https://bentogoncalves.atende.net/cidadao/pagina/legislacao-especifica Acesso em: 15 maio 2024.

BONATES, Mariana Fialho. **Militares no Home Front: projetos urbanos e arquitetônicos das áreas residenciais militares brasileiras no segundo pós-guerra.** p. 118-124, 139, 221-228, 245, 256-273. Recife, PE. 2016.

CINI, Aldo; ROCHA, Ana Augusta; PARIS, Assunta de. **Século XX: Memórias de Bento Gonçalves.** p. 41. Bento Gonçalves, RS, 2013.

GIORDANI, Marilei Elisabete Piana. **Por trás dos parreirais: embates da paisagem cultural vinícola e a urbanização – Vale dos Vinhedos, Bento Gonçalves, RS**. Porto Alegre, RS, p. 112-120, 2013.

IPHAN. Patrimônio Ferroviário**. Portal Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 10 de maio 2024

LORENZONI, Júlio. **Memórias de um imigrante italiano.** Traduzido por Pe. Aldo S. Lorenzoni. Pelotas: Ponto de Vista, RS, 2011.

MENDES, Vania Krotz. **Fotografias e arquivos de seu falecido pai.** [Entrevista concedida a Aline Tessaro. Bento Gonçalves, RS. 19 mai. 2021.

PRADO, Emanuel Marcos Cruz e. **1º Batalhão Ferroviário (Batalhão de Engenheiros/1855) - Batalhão Benjamin Constant.** p. 66. 2013.

Comércio e Acervos de Livros Técnicos no Rio de Janeiro (1862 – 1923): Circulação de Conhecimento no Brasil

Andreza Vellasco Gomes <andreza.vellasco@unesp.br>

INTRODUÇÃO

Embora a história dos livros tenha raízes importantes no século XIX e mesmo no Renascimento, foi a partir das propostas da Escola dos Annales que a produção contemporânea se configurou.

No Brasil, a produção acadêmica sobre livros se desenvolveu significativamente a partir das décadas de 1970 e 1980, seguindo as preocupações da Escola dos Annales. Na década seguinte, essa produção cresceu exponencialmente, impulsionada pela tradução de obras de autores como Darnton, Anne-Marie Chartier , Hebard, Roger Chartier e Manguel. Esses estudos revisitaram as relações entre leitores e textos, considerando que a materialidade dos livros (formato, encadernação, elementos tipográficos) condiciona diferentes formas de apropriação de seus conteúdos.

Estudos de bibliotecas têm revisado pressupostos da historiografia corrente. Darnton (1995) aponta que a relação entre o Iluminismo e a Revolução Francesa precisou ser reconsiderada após a constatação de que textos fundamentais não tiveram a difusão esperada entre os grupos sociais revolucionários. O estudo de Darnton (2008) sobre a Encyclopédie de Diderot destaca a importância da materialidade dos livros e as realidades de sua produção, oferta e consumo.

Para esses estudos, foram utilizadas fontes inovadoras como catálogos bibliográficos, listas de assinaturas de livreiros, registros de leilões e anúncios de venda de livros (FERREIRA, 1994). A expansão deste campo de estudos levou ao surgimento de trabalhos quantitativos baseados em periódicos, fornecendo um quadro das condições de acesso ao material impresso durante a construção das coleções. Isso tem permitido uma compreensão mais abrangente da circulação de ideias.

A historiografia atual, tanto internacional como nacional, aborda bibliotecas como instituições sociais e culturais em constante evolução, com foco em questões de diversidade, inclusão e justiça social. No Brasil, há um crescente interesse em estudar bibliotecas como espaços de sociabilidade e instrumentos de políticas culturais, além de sua relação com o acesso à informação e a formação de leitores.

Pesquisas evidenciam transformações nas bibliotecas universitárias devido ao aumento da produção acadêmica e mudanças tecnológicas e educacionais. Estes estudos aprofundam a compreensão do papel das bibliotecas no apoio à pesquisa e ao ensino em diversas áreas acadêmicas.

Os acervos das bibliotecas universitárias refletem sempre um projeto de conteúdo. Decisões sobre quais obras adquirir são baseadas em circunstâncias institucionais e culturais. Portanto, a documentação e evolução do acervo das Bibliotecas Politécnicas revelam diferentes projetos de biblioteca ao longo do tempo.

Esta apresentação tem como objetivo identificar investigar as circunstâncias da formação do acervo da Biblioteca Acadêmica da Escola Politécnica no Rio de Janeiro e , analisando o papel do comércio de livros na cidade. O aumento dos anúncios de livros de engenharia no Rio de Janeiro indica um crescente interesse por essas obras. Livros estrangeiros, especialmente, tiveram grande aceitação no Brasil, facilitada pelo transporte ultramarino (EL-KAREH, 2003). As páginas do Jornal do Commercio mostram um número crescente de anúncios de livros de engenharia, especialmente entre as décadas de 1870 e 1890, destacando a importância dos impressos para a época.

COMERCIO LIVREIRO

No século XIX, no Rio de Janeiro, o comércio de livros era conduzido por dois principais agentes: o livreiro, responsável pela importação e venda local, e o leiloeiro, que cuidava da revenda local de livros. Para nossos objetivos, a atividade dos livreiros é particularmente relevante, pois eram responsáveis pela entrada de livros de engenharia no Brasil, embora os leiloeiros também ampliassem a circulação nacional de títulos.

Durante a segunda metade do século XIX, o Rio de Janeiro se tornou um ambiente propício ao aumento significativo das importações de livros e materiais impressos, especialmente em língua francesa (HALLEWELL, 2005). Nesse período, a cidade desempenhava um papel central como principal ponto de entrada, distribuição e comércio de livros e periódicos estrangeiros. Os livreiros franceses estabelecidos na cidade foram fundamentais para impulsionar o mercado editorial da Corte.

Além disso, o Rio de Janeiro reunia a maior quantidade de leitores no Império, com um considerável número de livrarias, diversas publicações de periódicos e almanaques, e um número significativo de bibliotecas (BESSONE, 2014, p. 1). O mercado editorial global, que fazia do Rio um importante ponto de entrada para livros e periódicos europeus, se intensificou especialmente nas décadas de 1850, 1870 e 1880.

Análises do Almanak Laemmert desse período (GONÇALVES, 2003) revelaram a existência de 120 empreendimentos operando na Corte Imperial, categorizados como "Mercadores de livros", "lojas de livros", "armazéns de livros", "livrarias" ou "livreiros". O Jornal do Commercio também dedicava uma seção a vendas e leilões de livros, indicando uma prática consistente desde os primeiros números do jornal. Estudos prévios (BESSONE, 2014; GONÇALVES, 2003; MOMESSO, 2013) contribuíram para a compreensão dessas práticas. A partir dessas investigações, retomamos a consulta a fontes semelhantes para detalhar especificamente os livros de engenharia.

Entre 1870 e 1919, os anúncios de "livros de engenharia" no Jornal do Commercio destacam a importância dessas publicações no comércio de livros no Rio de Janeiro. O jornal contava com uma seção dedicada a anúncios de vendas, onde frequentemente apareciam anúncios de livrarias e leilões. Desde o início da publicação, essa prática era regular, e a análise desses anúncios oferece uma oportunidade para compreender a circulação transatlântica e nacional de saberes técnicos.

Os leilões, por sua vez, representavam um setor significativo do comércio de livros, destacando títulos que poderiam ter maior interesse, especialmente devido à presença de faculdades ou profissionais no Rio de Janeiro.

Foi quantificado um levantamento dos anúncios de livros de engenharia identificados por décadas. Utilizamos como referência estudos bibliográficos que também quantificaram os anúncios por década. Na obra de Bessone (2014), foram identificados, em média, três anúncios por década nos anos 1870 e 1880. Na década de 1890, esse número aumentou, embora o total de anúncios tenha se mantido próximo (cinco). Nesse período, os leilões passaram a apresentar listas extensas de livros, frequentemente representando a dissolução de bibliotecas inteiras. Bessone considerou diversas categorias de obras em sua análise, como teologia, jurisprudência, ciências, artes, belas-letras e história. Os anúncios eram predominantemente em francês, seguidos por português e inglês.

No livro de Gonçalves (2003), foi descoberto que entre as décadas de 1850 e 1889 havia 120 estabelecimentos comerciais de livros no Rio de Janeiro, identificados por várias designações como "mercadores de livros", "lojas de livros", "armazéns de livro" e "livreiros". Isso mostra que havia um grande número de negócios no comércio de livros na cidade, especialmente crescendo na década de 1870.

Com a abertura da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro em 1808, os comerciantes passaram a explorar um mercado importante na cidade. Isso é evidenciado pelo aumento gradual de anúncios de livros de medicina no Jornal do Commercio. Esses anúncios iam desde simples menções à venda de "livros de ciências" até listas específicas de livros médicos, sendo comuns nessa seção do jornal (GONÇALVES, 2003, p. 64).

Houve um aumento nos anúncios a partir dos anos 1870, alcançando o máximo na década de 1880 e permanecendo estável a partir de 1900. Os anúncios mais comuns eram breves e mencionavam o tipo geral das obras, como "obras em francês", "livros de engenharia" e "coleção de livros de engenharia".

Além disso, um anúncio de leilão apresentando um catálogo com 172 obras (Jornal do Commercio, 1901, p.6) mostra uma predominância de livros franceses, tanto técnicos quanto literários, sendo leiloados juntos, o que evidencia a relação entre esses três componentes.

CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esses exemplos indicam que, na época, havia uma predominância de obras técnicas em francês. Embora seja evidente a presença do comércio internacional de livros no Rio de Janeiro, os livros técnicos se destacavam devido à sua origem (francesa), ao aumento de sua oferta no comércio (após 1870) e ao público-alvo específico ao qual eram destinados (profissionais). Essa literatura técnica de engenharia não havia sido anteriormente destacada na historiografia sobre o comércio livreiro nacional.

A análise dos anúncios de livros de engenharia no "Jornal do Commercio" entre 1870 e 1919 revelou um aumento significativo na década de 1870, com pico nos anos 1880. As obras, predominantemente em francês, eram frequentemente anunciadas em livrarias e leilões. Livros de autores como Claudel, Bertrand, Leygue, Humbert, e Deharme mostraram a forte presença do comércio transatlântico nas bibliotecas do Rio de Janeiro e outros estados.

Os livreiros Guillard, Aillaud & Cie. foram fornecedores-chave para a Biblioteca Politécnica de São Paulo (CARAMORI, 2015), responsáveis por encomendar as primeiras obras e manter o contato com diversas livrarias e editoras na Europa. A família Aillaud esteve envolvida no comércio livreiro franco-português desde o século XVIII, e um membro foi cofundador da Casa Laemmert no Rio de Janeiro em 1827.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de doutorado da autora, realizada junto ao programa de pós graduação em história da Unesp sob orientação do Professor Doutor Eduardo Romero de Oliveira. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo financiamento da pesquisa (88887.852054/2023-00).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BESSONE, T. M. **Palácio de destinos cruzados: bibliotecas, homens e livros no Rio de Janeiro (1870-1920)**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

CARAMORI, L. C. **A biblioteca da Escola Politécnica de São Paulo e seus acervos de engenharia civil e arquitetura entre 1894 e 1928.** Dissertação de Mestrado—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2015.

DARNTON, R. **o beijo de Lamourette: mídia, cultura e revolução.** São Paulo: Companhia da Letras, 1995.

DARNTON, R. **O iluminismo como Negócio: História da Publicação da "Enciclopédia", 1775-1800.** São Paulo: Companhia da Letras, 2008.

EL-KAREH, A. C. **O Rio de Janeiro e as primeiras linhas transatlânticas de paquetes a vapor: 1850-1860.** História econômica e história de empresas, v. 2, p. 33–56, 2003.

FERREIRA, T. M. T. B. DA C. **Palácios de Destinos Cruzados: bibliotecas, homens e livros no Rio de Janeiro 1870-1920.** São Paulo: EDUSP, 1994.

GONÇALVES, M. DE S. **Livros, teses e períodicos médicos na contrução do conhecimento médico sobre as doenças nervosas na Corte Imperial (1850-1880). Em: O oitocentos entre livros, livreiros, impressos, missivas e bibliotecas.** São Paulo: Alameda, 2003. p. 59–90.

HALLEWELL, L. **O livro no Brasil**. Sua história. São Paulo: Edusp, 2005.

MOMESSO, B. P. Os livros, a livraria B.L. Garnier e os modos de leitura de um político do império. Em: **O oitocentos entre livros, livreiros, impressos, missivas e bibliotecas**. São Paulo: Alameda, 2013.

Levantamento dos patrimônios industriais salvaguardados do interior do estado de São Paulo

Catharina Unterkircher Ferreira <cath_unterkircher@usp.br>
Fernanda Almeida da Nóbrega <fernanda.a.nobrega@usp.br>
Letícia Souza Vieira <leticiasvieira@usp.br>

INTRODUÇÃO

O presente trabalho apresenta os resultados preliminares da pesquisa de iniciação científica desenvolvida no âmbito do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, campus São Carlos, e integrante do projeto de pesquisa Ambientes e Aglomerados Urbanos Criativos, coordenado pelos professores Dr. Ruy Sardinha Lopes e Amanda Saba Ruggiero. Como objetivo geral visa analisar a reconversão de antigas plantas industriais para usos contemporâneos, tais como espaços de cultura e arte, laborais e habitação, no interior do Estado de São Paulo. Pretende, dessa forma, verificar o entrelaçamento entre o direito à memória e a necessária salvaguarda e preservação desses patrimônios e sua reinserção nas dinâmicas econômicas e sociais contemporâneas, pois, como afirmado nos “Princípios de Dublin”: “A conscientização e a compreensão pública e empresarial sobre o patrimônio industrial são meios importantes para o sucesso de sua conservação” (TICCIH, 2011, p. 4).

A pesquisa de Iniciação Científica em curso tem como objetivo realizar o levantamento dos bens industriais de interesse histórico e arquitetônico do interior do Estado de São Paulo registrados nos órgãos de defesa e salvaguarda federal, estadual e municipal, e, dentre esses, identificar aqueles que passaram por processos de reuso adaptativo, além dos bens que ainda estão sendo registrados e tombados, que tiveram seus processos arquivados ou que não passaram por tombamento.

Ao ter como recorte o interior do estado de São Paulo, a pesquisa visa não apenas reconhecer a importância dessa região no processo de industrialização brasileiro e, com isso, a influência em seu desenvolvimento mais recente sem abrir mão dos espaços de memória operária que marcaram a vida e identidade dessas populações, mas também evidenciar em que medida seus reusos podem constituir importantes instrumentos de desenvolvimento urbano. Além disso, o presente estudo visa evidenciar a produção arquitetônica industrial no interior paulista de modo a expandir e complementar as bases de dados existentes, citadas adiante.

MÉTODOS

Cada vez mais procura-se estabelecer uma ferramenta que permita visualizar e articular os diversos elementos que envolvem a história industrial (KÜHL, 2009) e a memória coletiva (HALBWACHS, 1990), contribuindo, dessa forma, para a formulação e revisão de políticas públicas voltadas para essas questões. Ainda que tais elementos não possam se restringir aos aspectos tangíveis e patrimônios materiais, estes podem ser um importante ponto de partida a partir dos quais as diversas instâncias do vivido possam ser contempladas (TICCIH, 2011). Desse modo, a etapa posterior à seleção dos bens industriais tomados como objetos de estudo será, justamente, a investigação do quanto tais aspectos foram ou não contemplados pelos projetos de reuso adaptativo e o quanto são apropriados ou reconhecidos pelas comunidades locais.

O reuso adaptativo de um patrimônio refere-se à prática de transformar edifícios históricos ou existentes para novos usos, preservando seu valor cultural e histórico. O processo envolve uma compreensão profunda do contexto histórico, das necessidades funcionais contemporâneas e da viabilidade econômica, permitindo que os edifícios se integrem às demandas atuais da sociedade. Além disso, o reuso adaptativo promove um diálogo entre o passado e o presente, contribuindo para a revitalização urbana e a preservação da identidade cultural (STONE, 2023). Desse modo, propõe-se uma análise da importância dos bens tombados para a formação das cidades e os impactos de seus restauros no presente, buscando expandir a discussão além do foco arquitetônico, considerando a reutilização adaptativa como um processo mais amplo com implicações sociais e culturais (LANZ, 2022).

Como exemplo e referência para essa pesquisa foram consultadas as seguintes plataformas: **Plataforma Patrimônio Fabril**[51], que tem como foco os bens industriais localizados na Região Metropolitana de São Paulo. O **mapa caminho fabril**[52], o **mapa colaborativo do Patrimônio Industrial na América Latina e Caribe**[53], uma iniciativa do TICCIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*), além do **mapa "Patrimônio Industrial no Brasil"**[54], que traz levantamento de bens industriais tombados pelo IPHAN e pelos Conselhos Estaduais no país de 1968 até 2016. Como características comuns, o uso de ferramentas digitais, a interface amigável e, no caso dos dois primeiros, serem colaborativas e em contínua alimentação pelos usuários.

O levantamento proposto tomou como base a pesquisa realizada nos sites dos órgãos de preservação federal (IPHAN), estadual (CONDEPHAAT) e, numa segunda fase, dos órgãos municipais. Propõe-se, ainda, como próxima etapa da pesquisa, estabelecer contato direto com tais órgãos com objetivo de obter a relação de imóveis industriais em processo de registro ou tombamento em andamento ou arquivados, e dos que porventura não constem dos respectivos sites. A pesquisa busca unir os levantamentos pré-existentes

[51] Elaborada a partir do projeto de pesquisa interinstitucional entre a Universidade de São Paulo e a Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), ver https://patrimoniofabrilrmsp.eca.usp.br/plataforma/

[52] Desenvolvido a partir da pesquisa de pós-doutoramento da professora Olivia Nery, na Universidade Federal de Pelotas, ver https://caminhofabrilrg.wixsite.com/caminhofabrilrg/f%C3%A1bricas

[53] ver https://ticcih.org/wp-content/uploads/2023/12/MapaPI.png

[54] Também desenvolvido pelo TICCIH, ver https://www.google.com/maps/d/u/2/viewer?mid=1O7itf04w4hYhHrS5f-32DtYGwq37eeNE&ll=-12.910419837074171%2C-42.307887437499986&z=3

junto às demais informações oferecidas pelos órgãos de diferentes instâncias, associando os dados coletados a coordenadas, com foco em aprofundar as pesquisas no interior do estado de São Paulo.

A localização e espacialização desses bens no mapa do estado de São Paulo serão confrontadas com os principais eixos históricos de industrialização obtidos por meio de pesquisa bibliográfica e documental.

A partir desse primeiro levantamento foram selecionados alguns estudos de caso para melhor compreensão dos projetos de reuso adaptativo realizados, tendo em vista a realização das etapas da pesquisa descrita mais acima.

RESULTADOS PARCIAIS

Levantamento

Foram realizados estudos baseados na estrutura e sistematização dos sites citados acima, organizando as informações levantadas sobre os patrimônios industriais do interior paulista da seguinte maneira: a) nome do bem, tanto original quanto após reconversão; b) descrição; c) tipologias original e atual; d) datas de abertura e encerramento do primeiro uso, e data de abertura do uso atual; e) localização; f) instância(s) e processo(s) de tombamento. Foi utilizada a plataforma *My Maps*, que usa a base de dados do *Google Maps*, como uma primeira forma de espacialização dos espaços industriais levantados, colocando as informações na descrição dos *pins* e indicando com cores se os bens foram reconvertidos ou possuem a mesma tipologia, se estão ociosos ou se não foram encontradas informações sobre esse aspecto.

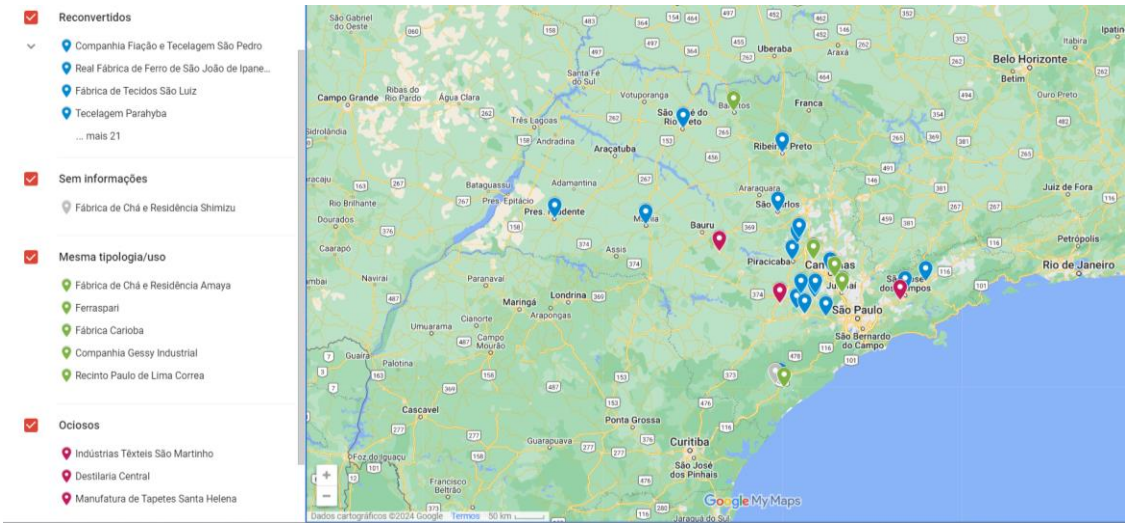


Figura 4. Primeiro teste de levantamento elaborado. Fonte: autora, 2024.

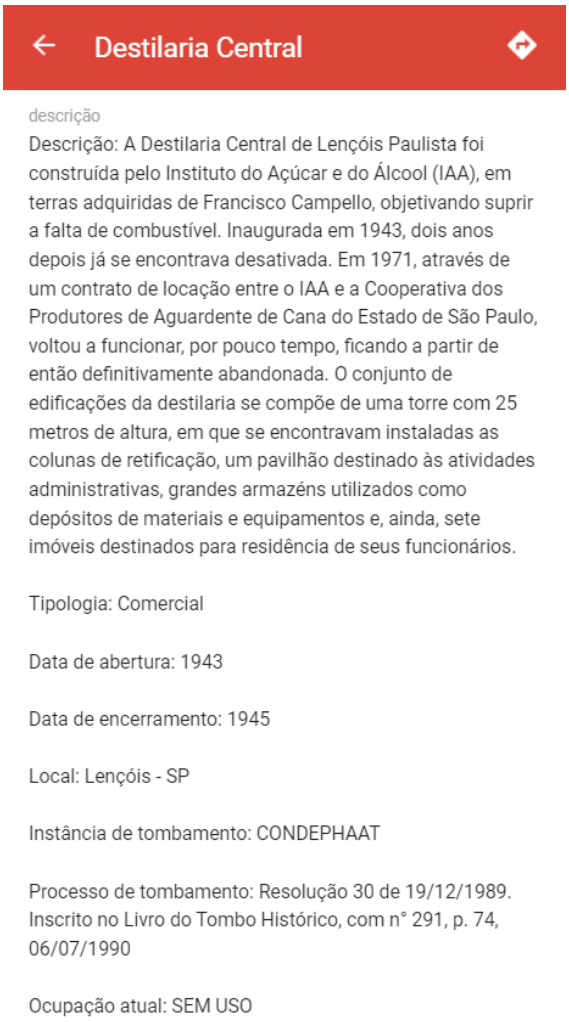


Figura 5. Exemplo de levantamento e sistematização das informações coletadas. Fonte: autora, 2024.

É importante ressaltar que essa parte do trabalho ainda está em andamento, até o momento foram levantados 34 bens industriais, e outras formas de representação estão sendo consideradas, inclusive o aproveitamento e complementação das plataformas já existentes, para que futuramente haja um levantamento mais extenso, abrangendo diversas áreas do país.

Visitas de campo

Em paralelo ao levantamento, foram realizadas visitas a campo, que se mostraram essenciais para compreensão aprofundada dos processos de reconversão dos patrimônios industriais. Essas visitas permitiram analisar diretamente as intervenções, observando *in loco* as adaptações e os usos contemporâneos desses espaços históricos. A experiência de campo foi fundamental para avaliar o impacto das transformações urbanísticas e culturais, proporcionando uma visão detalhada dos processos de preservação aplicados, além de observar o estado de conservação dos edifícios, seu entorno urbano e seus novos usos.

Os lugares visitados foram: o **Centro Universitário Nossa Senhora do Patrocínio (CEUNSP)**, a antiga Fábrica Brasital Tecidos, em Salto; o **FAMA Museu**, antiga Fábrica São Pedro, e o Espaço Fábrica São Luiz, em Itu; e o **Shopping Porto Miller Boulevard**, antiga Fábrica Nossa Senhora Mãe dos Homens, em Porto Feliz.

Figura 6. Locais visitados. Fonte: autora, 2024

A primeira visita foi feita ao **Centro Universitário Nossa Senhora do Patrocínio (CEUNSP)**, na cidade de Salto, às margens do Rio Tietê. No perímetro tombado da antiga Fábrica Têxtil Brasital S/A, fundada em 1919, (ZANONI, 2021) desde 2002 se instalou a faculdade e o colégio do educacional Cruzeiro do Sul. Dessa forma, a partir da Resolução SC-113 de 2014, o perímetro da antiga instalação fabril foi tombada pelo CONDEPHAAT, e posteriormente suas filiais também, no interior paulista. (DARVICHE, 2022).

Figura 7. CEUNSP. Fonte: autora, 2024

Durante a visita, foi possível observar algumas medidas para preservação da história local, como a pesquisa desenvolvida pela historiadora Prof.ª Dr.ª Milena Fernandes Maranho, que produziu placas com fotos e fragmentos da história da antiga fábrica e seus antigos usos nos diferentes espaços hoje utilizados pelo centro universitário. Além disso, a manutenção de parte do maquinário e da estrutura interna, retoma toda a arquitetura da fábrica, seus usos, acessos e instalações, ajudando a permanência não só material, mas também da memória da indústria têxtil local. A visita ao CEUNSP, no complexo histórico da antiga Fábrica Têxtil Brasital em Salto, evidenciou a valorização da preservação do patrimônio material, exigido pelo tombamento, e uma tentativa de preservação cultural, uma vez que a história do trabalho e dos trabalhadores tornou-se complemento de uma narrativa que valoriza o industrial como monumento (DARVICHE, 2022).

Outra visita foi ao **Shopping Porto Miller Boulevard**, que devido ao não cumprimento dos critérios de avaliação, teve sua proposta de tombamento arquivada (Processo 47329/03) com multa aplicada à proprietária do shopping pelas modificações físicas efetuadas, que descaracterizaram a antiga fábrica, causando prejuízos à paisagem urbana e ao patrimônio cultural da cidade. O shopping se localiza nas antigas dependências da Fábrica de Tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens, fundada em 1924, também às margens do Rio Tietê.

Como o edifício se trata de uma instituição privada não tombada, não foi possível se aprofundar nos detalhes de seu restauro e como estava sendo preservado através da documentação, mas a visita permitiu observar as inúmeras mudanças que impediram o tombamento do edifício, descaracterizando-o como patrimônio industrial. As modificações destacaram-se pela perda significativa de elementos históricos e arquitetônicos originais, as quais contribuem para o apagamento da memória local. Essa transformação comprometeu a integridade e autenticidade do local, levantando questões críticas sobre a eficácia das políticas de preservação e a necessidade de documentação e conservação do patrimônio histórico.

Figura 8. Shopping Porto Miller Boulevard. Fonte: autora, 2024

Em contraponto, visando promover a preservação do patrimônio e de sua memória a partir de seu novo uso, a visita guiada ao **Museu Fábrica de Arte Marcos Amaro (FAMA)** permitiu estabelecer um paralelo entre a Fábrica São Pedro e uso atual do patrimônio tombado como local expositivo em expansão, que adota critérios de preservação estabelecidos na sua instância de tombamento, a partir de imagens antigas e explicações técnicas do guia educativo do museu.

A Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro foi inaugurada em 1911, projetada pelo arquiteto Louis Amirat, teve um papel importante em Itu, principalmente em sua urbanização, promovendo mudanças significativas na dinâmica da cidade. Após seu fechamento nos anos 90, foi tombada conjuntamente com outros edifícios da cidade pelo CONDEPHAAT, segundo a resolução 85 de 06/11/2003. Com nº 343 e inscrição no Livro do Tombo Histórico, o complexo industrial apresenta grau de proteção 2, relacionado a seu valor ambiental, além da conservação dos elementos construtivos externos, como fachadas e coberturas (CASTILHO, 2023). Dessa forma, os espaços internos foram adaptados para outros usos com maior flexibilidade.

O projeto de restauro e readaptação dos edifícios foi elaborado tendo como prioridade os galpões em melhor estado de conservação, procurando manter a maior parte de suas características originais como coloração e materiais (CASTILHO, 2023). Vale destacar que,

de acordo com o site do museu, o FAMA está investindo em formas de valorizar e manter a importância do patrimônio, como por exemplo o curso: "Uso do patrimônio histórico e arquitetônico Ituano como ferramenta pedagógica". Dessa maneira é possível “promover a conscientização e valorização do patrimônio industrial em toda sua riqueza de significados para as sociedades contemporâneas” (TICCIH, 2011, p. 5).

Figura 9. Museu Fábrica de Arte Marcos Amaro (FAMA). Fonte: autora, 2024

Porém, não foi possível identificar as memórias dos trabalhadores e dos antigos usos para além da área construída. Sabe-se que é um espaço industrial pela tipologia dos edifícios, mas não há nenhum outro registro no local para além das fotos trazidas pelo guia do educativo do museu.

Logo, as visitas a campo ressaltam os contrastes nas formas de preservação dos patrimônios levantados a partir do comprometimento de sua integridade histórica e de seus elementos arquitetônicos originais, que ajudam no processo de salvaguarda da memória. Elementos em comum, como o tijolo aparente, ressaltam a linguagem difundida na industrialização brasileira do século XIX, que ressalta a funcionalidade das construções e insere as antigas fábricas no contexto urbano (CORREIA, 2011). A relação entre o interior e exterior desses edifícios revela uma preservação do patrimônio cultural, porém mediado pelos mercados artístico, imobiliário e turístico que atuam nos seus recursos (ZUKIN, 2017) em diferentes escalas de intervenção. Este comparativo ressalta a importância da documentação no processo preservação da memória, evidenciando as dificuldades de adaptar esses bens patrimoniais para novos usos que sejam acessíveis à comunidade sem o apagamento de seus antigos usos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, pode-se considerar que o propósito da pesquisa é elucidar a importância do processo de preservação patrimonial, tanto para o uso do edifício, assim como para a preservação da memória local, pois

> [...] se uma dada sociedade quiser “superar” o passado, é necessário que o conheça profundamente e, para isso, deve tutelar seus vestígios, não recaindo na “ingenuidade do abandono que não conserva, ou seja, a ingenuidade de superar o que existe sem memória, nem na ingenuidade simétrica de uma conservação que não abandona” (Kühl, 2009, p. 31).

Portanto, deve-se questionar o limite entre a intervenção como uma ferramenta de preservação, ou uma descaracterização do patrimônio. Apesar do número relativamente

significativo[55] de patrimônios industriais do interior do estado de São Paulo, tombados em níveis municipal, estadual e federal, ainda é necessário debater, principalmente, sobre as interlocuções entre preservação, restauro, memória e reconversão desses bens. Desse modo, não seria garantida apenas a integridade física dos espaços, mas também o reconhecimento e a exposição do cotidiano deste passado, seus conflitos e a diversidade social que o constituiu.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASTILHO**,** E. **Entrevista com Museólogo Emerson Castilho**. Entrevista concedida a Michele Tavares. FAMA Museu. Disponível em: https://famamuseu.org.br/entrevista-com-museologo-emerson-castilho/. Acesso em: 17 jul. 2024.

CONDEPHAAT. In: CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARTÍSTICO, ARQUEOLÓGICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Pesquisa Online De Bens Tombados**. Disponível em: condephaat.sp.gov.br. Acesso em: 22 mai. 2024.

CORREIA, T. B. Ornato e despojamento no mundo fabril. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 19, n.1, Jun 2011. Disponível em: https://doi.org/10.1590/S0101-47142011000100002. Acesso em: 17 jul. 2024.

DARVICHE, Y. **O trabalho em memória: ausências e resistências nas políticas do patrimônio cultural em São Paulo**. São Paulo, 2022. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, São Paulo, 2022.

HALBWACHS, M. **A Memória Coletiva**. Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais LTDA, 1990.

IPHAN. In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Lista de bens tombados e processos em andamento (atualizado em fevereiro/2024).xlsx**. 2024. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126/. Acesso em: 22 mai. 2024.

KÜHL, B. M. Introdução. In: KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**: problemas teóricos de restauro. [*S. l.*]: Ateliê Editorial, 2009.

LANZ F.; PENDLEBURY, J. Adaptive reuse: a critical review. **The Journal of Architecture**, Informa UK Limited, 2022. 27:2-3, 441-462, DOI: 10.1080/13602365.2022.2105381.

STONE, S. **Notes towards a Definition of Adaptive Reuse.** Architecture 2023, 3, 477–489. Disponível em: https://doi.org/10.3390/architecture3030026. Acesso em: 17 jul. 2024.

TICCIH. In: ASSEMBLEIA GERAL DO ICOMOS. **Os Princípios de Dublin** [...]. [*S. l.*]: International Council on Monuments and Sites, Paris, 2011. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/cartas/os-principios-de-dublin/. Acesso em: 9 out. 2023.

ZANONI, E. F. **Leituras da cidade.** História e memória de Salto. Guarulhos/SP: Editora Espaço Idea. 1ª ed. 2012.

ZUKIN, S. Patrimônio de quem? Cidade de quem? Dilemas sociais do patrimônio cultural na dimensão urbana. In: CYMBALISTA R.; FELDMAN S.; KÜHL B. M. (Org.). **Patrimônio Cultural Memórias e Intervenções Urbanas**. São Paulo: Annablume Editora, 2017. p.26-46.

[55] No interior, foram levantados 34 bens, enquanto na capital somente oito.

As indústrias também morrem: reflexões sobre a musealização de bens industriais

Mariana Queiroz Fornari <mqueirozfornari@usp.br>

Amanda Saba Ruggiero <amandaruggiero@usp.br>

INTRODUÇÃO

O documentário “Les status meurent aussi” (As estátuas também morrem) de Marker; Resnais e Cloquet (1953) explora criticamente o deslocamento de estátuas ritualísticas africanas de seu contexto original para realocação em museus de arte, onde essas peças são reduzidas a representação imagética e musealizadas como peças artísticas. Diante desse, estabelece-se um paralelo entre o deslocamento das estátuas e determinados reusos adaptativos de bens industriais, neste caso, transformados em museus. Com o aproveitamento das fachadas e das estruturas, o passado e a memória desses edifícios é comumente negligenciado e modificado para adequação à nova finalidade.

A discussão lança luz às práticas de reuso do patrimônio industrial de forma análoga aos deslocamentos e consequente apagamento do valor intangível das estátuas africanas. As indústrias também morrem, refere-se ao título do documentário e explora o aspecto cultural e a reutilização adaptativa numa perspectiva histórico-social. Ao problematizar o que chamamos de “musealização de antigas indústrias”[56], a justificativa, pautada pelo discurso do reaproveitamento, fomenta refletir sobre projetos que, em grande medida, visam o aproveitamento externo dos edifícios e comprometem a representatividade sócio-identitária do patrimônio industrial.

DESENVOLVIMENTO

Valor Cultural

As estátuas africanas simbolizam representatividades que, para além do seu valor formal, possuem valor de culto, como nomeado por Walter Benjamin. Este valor define a autenticidade e eternidade intrínsecas ao objeto, segundo seu contexto sócio-histórico (BENJAMIN, 1955). Exploradas no documentário “Les status meurent aussi” (As estátuas também morrem) como entidades representativas, essas peças detém valor, e representam partes da história, identidades e culturas desses povos (RESNAIS;

[56] Entende-se musealização pelo campo vasto do conjunto de tentativas de teorização ou de reflexão crítica ligadas ao campo museal. “As linhas diretrizes de um mapeamento para o campo museal podem ser traçadas em duas direções diferentes, seja pela referência às principais funções inerentes ao campo (documentação, indexação, apresentação ou ainda preservação, pesquisa, comunicação), seja considerando as diferentes disciplinas que o exploram mais ou menos pontualmente. (CONCEITOS-CHAVE DE MUSEOLOGIA, p.63, 2013)

MARKER; CLOQUET, 1953). Ao pensar sobre o patrimônio industrial, de certo modo, estes também possuem valor próprio como testemunhos históricos, identitários e culturais, relacionando-se a técnicas construtivas e a relevância sócio-identitária de um cotidiano urbano.

Essa tipologia engloba singelas estruturas e grandes complexos produtivos, e justifica sua importância por seu valor universal (TICCIH, 2003). Com as Revoluções Industriais, os novos trabalhos e a nova classe social marcaram permanentemente a sociedade (ICOMOS-TICCIH, 2011). Por sua relevância, conservar esses exemplares na paisagem assegura um momento passado e uma memória coletiva (CHOAY, 2017; HALBWACHS, 2006), e corrobora na leitura da cidade (RUFFINONI, 2021). Preservar antigas indústrias no urbano permite a compreensão dos diversos “viver a cidade”, além de funcionarem como veículos de memória e significado pois ilustram as modificações de seus agentes (RUFFINONI, 2021).

Mediante o reconhecimento cultural, a patrimonialização deve tutelar o físico e o viés sócio-cultural, intangivelmente materializado nessas construções. A união da dimensão social e funcional mantém seus valores e sua articulação na malha urbana, em meio às mudanças contemporâneas (RUFFINONI, 2021).

Reuso adaptativo

Designar novos usos a objetos e aos edifícios é uma prática atemporal que, em vista das necessidades, pode modificar o estado original. A preservação da materialidade nessa prática é usualmente mais vista, contrapondo-se a preservação do intangível, que não se mostra de forma simples.

Para as estátuas ritualísticas, a prática foi prejudicial pois comprometeu seu real valor em detrimento do deslocamento para exposição (RESNAIS; MARKER; CLOQUET, 1953). Já ao patrimônio industrial, o reuso adaptativo é uma solução urbanística, econômica e social que possibilita diversos usos devido a suas características físicas e estruturais (CORDEIRO, 2013). Sobre o assunto, a carta de Nizhny Tagil salienta o potencial econômico do reuso da tipologia em áreas fragilizadas, mas reforça a importância da preservação do valor de integridade e autenticidade nas novas configurações (TICCIH, 2003). Para preservar o legado industrial, práticas profissionais de rigor ético-metodológico são vitais para execução de restauros que objetivem, acima do ganho econômico com o novo uso, conservar a pré-existência (KUHL, 2008).

Para além da dimensão física, a readaptação de antigas indústrias se mostra pouco efetiva na preservação de seu passado produtivo, posto que esse, em grande medida, é negligenciado nos novos usos.

> Mas no caso do patrimônio industrial, é evidente que os novos usos buscam limpar, ordenar e apagar memórias que podem ser chamadas de memórias difíceis: a do trabalho industrial e suas rotinas, do cansaço, do sono em frente aos teares, dos acidentes de trabalho, dos assédios às operárias, das lutas políticas e das organizações de trabalhadores. (...). Também as memórias de orgulho e luta dos trabalhadores acabam expurgadas, porque o que se apaga é que aqueles locais foram, um dia, usados para a produção (MENEGUELLO, 2011, p. 252-253).

Para a autora, a preservação das memórias do trabalho e do passado industrial opõem-se ao novo significado atribuído àquele espaço com novos usos. Meneguello (2011, p. 253) questiona sobretudo os restauros destinados aos “usos nobres” como museus e centros culturais, e também incita dos projetos arquitetônicos uma preservação para além da fachadista. Porém, fica-se o questionamento, uma vez que estes espaços abrigam manifestações artísticas, não seria a arte um meio potencial para abordar tais memórias e passado?

Musealização

A palavra “Musealizar” a partir dos debates e reflexões propostos pela Nova Museologia (VERGO, 1989), presume formas de seleção, difusão, resguardo e transmissão, no qual o objeto ou espaço musealizado se transforma em evidência da vida humana, representativo de uma realidade cultural específica (CONCEITOS-CHAVE DE MUSEOLOGIA, 2013).

No documentário, a valorização estética sobre o valor de culto transformou as estátuas ritualísticas em objetos de arte. A ideia da reprodutibilidade técnica de Benjamin (1955) se dá à medida em que a espiritualidade dessas peças é reduzida ao valor de exposição e sobretudo ao estético. A perda do ideal de culto, o prejuízo na contemplação e sua transformação em objetos para exposição e distração das massas (BENJAMIN, 1955) resultaram na morte dessas estátuas. “Quando os homens morrem, eles entram na história. Quando as estátuas morrem, elas entram na arte.” (RESNAIS; MARKER; CLOQUET,1953).

Por analogia, essa sobreposição de valores também pode ser observada em readaptações do patrimônio industrial, sobretudo nos reusos voltados aos museus de arte. A valorização material da estética industrial dialoga com a discussão proposta por Solà-Morales (1998), na medida em que as mudanças dessa arquitetura são observadas como supressoras de características que representam situações anteriores, objetivando resguardar apenas sua imagem. Sobretudo a partir dos anos 1970, o apelo físico dessas construções também dialoga com a designação “pós-moderna” dessa arquitetura que, além de atrair o público e as massas, serve de marco urbano e de referência cultural (GONÇALVES, 2021).

Internamente, a aproximação de uma “estética minimalista” aplicada aos projetos de musealização discutida por Krauss (2021) ilustra uma prática projetual que viabiliza a produção serializada destes espaços. O apagamento de traços originais evidenciam a formulação de bens de consumo visando potencialmente uma prática de mercado (KRAUSS; NONES, 2021).

Diante das novas representatividades do patrimônio industrial (GONÇALVES, 2021; SOLÀ-MORALES, 1998) e do imperativo de um tratamento interno (KRAUSS; NONES, 2021), o valor simbólico dessas indústrias, entendido como as memórias do trabalho e do passado fabril, é ofuscado e apagado (BENJAMIN, 1955; MENEGUELLO, 2011). Em paralelo ao documentário, tornar museu o patrimônio industrial, muitas vezes, decorre na morte dessas indústrias, considerando seu valor simbólico, o que mais uma vez exibe uma contradição, uma vez que o espaço da arte e da produção artística teria grande potencial para movimentar estas memórias e este passado. Assim, dá-se a morte de um testemunho que representou um cotidiano, modos de construção, de vida, de

trabalho e de relações sociais, não apenas na escala do conjunto fabril, mas também urbana e sobretudo da memória coletiva.

MÉTODO

O trabalho analisa crítica e comparativamente o reuso adaptativo do patrimônio industrial como museu, a partir da crítica exposta no documentário “Les statues meurent aussi”. Com a bibliografia, a perda do valor de culto das estátuas foi relacionada com o apagamento do valor simbólico dos bens industriais.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

Refletindo sobre a importância da imaterialidade do patrimônio industrial diante do reuso por museus de arte, o trabalho atenta-se às ambiguidades e contradições neste processo, uma vez que a relevância cultural destas instituições e a reutilização adaptativa são práticas determinantes à preservação da memória e dos bens patrimoniais. Reflete-se criticamente sobre a musealização desses espaços pois o sentido atual de musealizar não se cumpre quando há apenas a preservação fachadista. A crítica do documentário, referindo-se à perda do valor simbólico das estátuas africanas quando deslocadas para o museu, como obras de arte, afere-se ao não considerar o trabalho interno da instituição que deveria ampliar e contextualizá-la ao público, e de algum modo, isto também ocorre quando se preserva grandes complexos industriais sem trabalhar outras formas de representar seu cotidiano e todo valor simbólico que este representa.

A partir de Benjamin (1955), o paralelo entre o “valor de culto” das estátuas e o valor do patrimônio industrial, permite colocá-los como testemunhos representativos e que, portanto, devem ser reconhecidos e trabalhados. (RESNAIS; MARKER; CLOQUET, 1953; ICOMOS-TICCIH, 2011).

Sendo as peças africanas objetos majoritariamente de culto, a objetificação fragiliza seu real significado à medida em que foram deslocadas e assumiram nova função. Com os remanescentes industriais, a prática de reuso é necessária visto que seus usos anteriores tornam-se obsoletos no contexto contemporâneo (CORDEIRO, 2013). A questão surge quando os novos usos, sobretudo dos museus de arte, mostram-se dicotômicos diante da preservação desses patrimônios. Apesar do propósito institucional em ser um espaço de fomento à preservação e à memória (CONCEITOS-CHAVE DE MUSEOLOGIA, 2013), a prática projetual habitualmente executada não condiz com este discurso. O que se vê, são projetos majoritariamente ditos de restauro, que executam reformas internas e promovem o uso fachadista dessa arquitetura, apagando características representativas de seu passado industrial (KRAUSS; NONES, 2021; KUHL, 2008; MENEGUELLO, 2011; SOLÀ-MORALES, 1998).

Diante das considerações, ressalta-se a necessidade do reuso do patrimônio industrial, tendo em vista que musealizá-lo implica um trabalho para além de preservar sua estrutura e fachada. Atenta-se para a importância do seu caráter identitário e representativo, não bastando a execução de projetos de restauro, mas ações que resgatem a dimensão imaterial desse patrimônio em prol do resultado meramente estético e econômico dos novos usos. Para além da falta de política pública e do acento mercadológico, a negligência daquilo que é intangível ao patrimônio industrial se dá

como um reflexo da dissociação entre as dimensões materiais e imateriais do patrimônio cultural. A separação entre ambas dificulta não apenas a preservação do industrial, quanto de qualquer tipologia do patrimônio.

Para mudar, é preciso pensar na complementaridade destas dimensões, da gestão aos projetos, atuando na preservação do patrimônio cultural, sobretudo dos remanescentes industriais. Quanto aos usos por museus, deve-se questionar quanto à efetividade da preservação, quando o seu conteúdo não dialoga ou pressupõem qualquer tensionamento com o espaço que ocupa. Como colocado por Kuhl (2008), não se trata de preservar todos os remanescentes dessa era, mas sim, de conservar e intervir de forma efetiva e responsável diante daqueles escolhidos como representativos. Ações assim são necessárias para que não ocorra, tal qual muito visto, a destruição e desmonte da memória coletiva.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi lançar luz à necessidade de compreender as dimensões do patrimônio industrial diante das práticas de reuso, exclusivamente como museus de arte, sem acionar o que atualmente entende-se por musealização. Tal forma anula, majoritariamente, o valor simbólico desses complexos devido aos projetos habitualmente executados. Para além da esfera política e mercadológica, há uma falta de compreensão do patrimônio cultural como indissociável. Assim, não se trata de opor-se ao reuso ou aos museus ocupando tais tipologias, mas sim de pensar a musealização como prática, que amplia a dimensão projetual para que se preserve a memória e o legado industrial, de modo coerente e ético. Por fim, políticas públicas e instrumentos de preservação devem fomentar, conjuntamente, ambas as dimensões, para fortalecer os processos de tombamento, e ações culturais e artísticas, para atuar contra o desmonte do patrimônio industrial e a favor da salvaguarda de uma história cada vez mais diversificada.

NOTAS

Artigo elaborado para conclusão de uma disciplina do programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo campus São Carlos, realizada em 2023. A temática da pesquisa de mestrado da autora derivou, em parte, deste artigo, e é realizada junto ao programa referenciado, sob orientação da Professora Doutora Amanda Saba Ruggiero.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENJAMIN, Walter [1955]. **A obra de arte na era da reprodutibilidade técnica**. Tradução: Gabriel Valladão Silva. Ed. L&PM, 2018.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. 6 ed.. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2017. 288p.

CONCEITOS-chave de Museologia / André Desvallées e François Mairesse (ed.). São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo : Secretaria de Estado da Cultura, 2013. 100 p.

CORDEIRO, J. M. L. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade?. **Oculum Ensaios**, [S. l.], n. 13, p. 154–165, 2013. DOI: 10.24220/2318-0919v0n13a147. Disponível em: https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/147. Acesso em: 7 jul. 2023.

GONÇALVES, Lisbeth Rebollo. **Entre Cenografias:** O Museu e a Exposição de Arte no Século XX / Lisbeth Rebollo Gonçalves. - 1. ed. 1 reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2021. 168 p.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 2006.

ICOMOS - International Council of Monuments and Sites; TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Princípios conjuntos do ICOMOS--TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial: ‘‘Os Princípios de Dublin”**. Aprovados na 17.ª Assembleia Geral do ICOMOS em 28 de Novembro de 2011. Tradução: Associação Portuguesa para o Património Industrial.

KRAUSS, R.; NONES, L. A lógica cultural do museu tardo-capitalista. **ARS** (São Paulo), [S. l.], v. 19, n. 41, p. 446-491, 2021. DOI: 10.11606/issn.2178-0447.ars.2021.179223. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/ars/article/view/179223. Acesso em: 17 jul. 2023.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos do restauro. Cotia: Ateliê Editorial. 2008.

MENEGUELLO, Cristina. **As Ruínas do Futuro e o Novo Patrimônio Industrial**: Entrevista com Cristina Meneguello. [Entrevista cedida a Anaxsuell Fernando da Silva e Wagner do Nascimento Rodrigues]. Publicado em 30. jun. 2011.

RESNAIS, Alain; MARKER, Chris; CLOQUET, Ghislain. **As Estátuas Também Morrem (1953)**. Tadié-Cinéma-Production. 1953. 1 vídeo (30 min 03 seg). Publicado por Videoteca popular. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=9mGJEZehY4U . Acesso em 02 ago. 2023.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. "Arte de viver, arte de fabricar": sobre inventariar e preservar paisagens fabris em transformação. In: MENEGUELLO, C. (Org.). **Arte e patrimônio industrial**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021, p.59-76.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. "Patrimonio arquitectónico o parque temático". DC. **Revista de crítica arquitectònica**, 1998, núm. 1, p. 5-11. Disponível em https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/1907/Patrimonio.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 31 jul. 2023.

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL**. Aprovada em 17 de julho de 2003. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/ . Acesso em 20 jul. 2023.

VERGO, Peter. **The New Museology**. London: Reaktion Books, 1989.

Itinerário cultural e os remanescentes ferroviários da CPEF: Trajeto Rio Claro - Analândia

Camila Cristina Piccoli Campoy <camila.cpc2@puccampinas.edu.br>

Maria Cristina da Silva Schicchi <cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br>

INTRODUÇÃO

O artigo busca dar ênfase ao antigo trajeto da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) que compreende as cidades de Rio Claro e distritos de Ajapi e Ferraz, Corumbataí e Analândia, desativado em 1966, quando a companhia já havia sido absorvida pela FEPASA S/A. Hoje, estas cidades compõem o circuito-turístico “Serra do Itaqueri” (FIG. 1), que abrange ao todo 14 municípios do interior do Estado de São Paulo - Brasil. Propõe-se realizar uma leitura dos remanescentes ferroviários, que se tornaram vetores de ocupação dos territórios formados ao longo dos trilhos, os quais, em conjunto com outras referências culturais formaram paisagens históricas da produção. Sob este aspecto, ressalta-se a importância da componente cultural para a discussão de futuras políticas de planejamento turístico-cultural.

A preservação histórica e patrimonial ganhou maior visibilidade ao incorporar novas propostas turísticas como fator de desenvolvimento econômico de muitas cidades, alcançando as de pequeno porte do interior de São Paulo através da promoção do programa de regionalização do turismo e criação de consórcios intermunicipais, que possibilitaram uma maior autonomia, descentralização de ações governamentais e liberação de recursos voltados para terceiro setor econômico, em especial, aos roteiros realizados em território rural.

A Região Turística (RT) Serra do Itaqueri destaca-se por sua paisagem natural, compreendida por diferentes atrativos que propiciam as atividades não motorizadas e a produção artesanal, havendo grande procura pelo turismo cultural, turismo rural e ecoturismo, sendo o maior fluxo de turistas os provenientes de grandes centros urbanos, como São Paulo, São Carlos e Campinas, ou oriundos de cidades vizinhas incorporadas no próprio circuito (SERRA DO ITAQUERI, 2017). Geralmente são famílias, com alto poder aquisitivo e faixa etária entre 35 a 50 anos, características que elevam o valor dos produtos e serviços ofertados em até 50% comparado aos tradicionais (SEBRAE, 2020).

A produção da cana-de-açúcar e café nesta região favoreceu o crescimento econômico e urbano, assim como a expansão da ferrovia no oeste paulista, uma vez que interligava os centros de produção ao Porto de Santos/SP, incentivando o assentamento populacional e as indústrias ao longo da via. Destacando-se como o quarto maior produtor de café de São Paulo em 1886 (HOGAN; OLIVEIRA; NETO,1986), Rio Claro permaneceu como centro da região, polo cafeeiro e o mais avançado em relação ao povoamento, após uma série de

desmembramentos posteriores (DINIZ,1973 in CAMPOY, 2021), coincidindo com o período que a Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF) assumiu a concessão da via entre Campinas e Rio Claro.

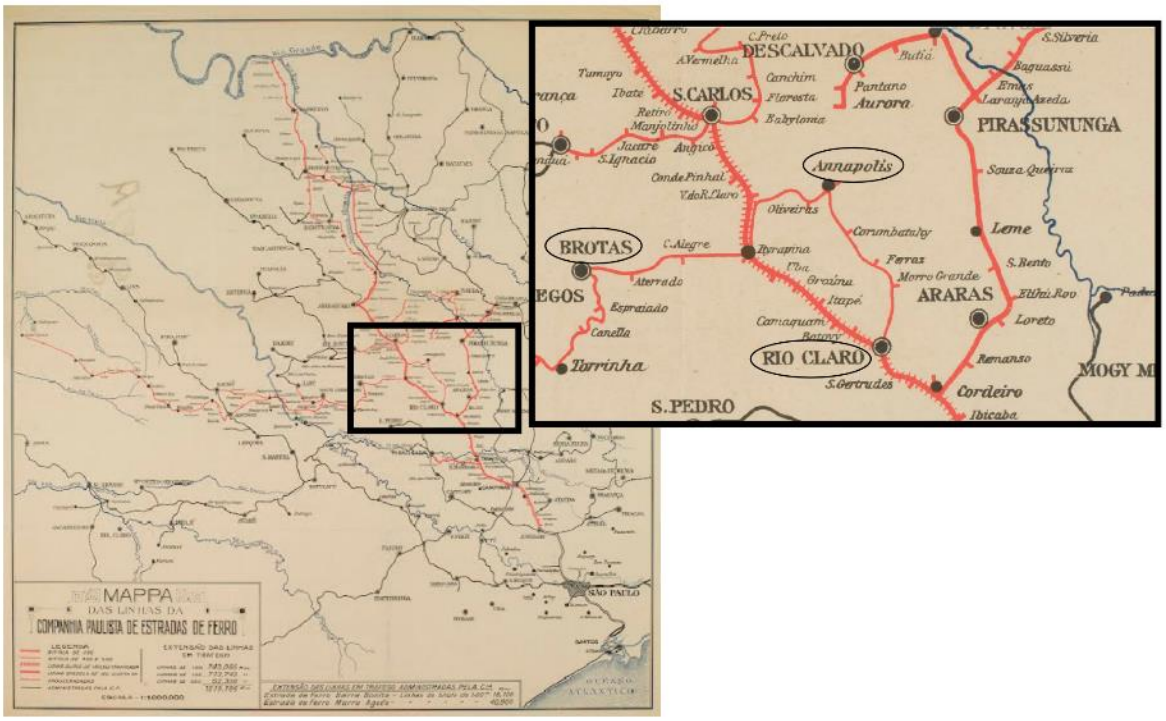


Figura 1. Mapa com recorte do percurso e das estações ferroviárias da Companhia Paulista de Estrada de Ferro entre Rio Claro - Annapolis (em 1944 tornou-se Analândia) e Rio Claro - Brotas, sem data. Fonte: Museu da Língua Portuguesa (2024).

A CPEF e o Governo, representadas pelos Eng. Adolpho Pinto e Eng. Francisco Pimenta Bueno respectivamente, apontavam o percurso de Rio Claro até o Morro Pelado como o prolongamento mais conveniente, almejando a expansão da ferrovia em direção a Brotas. Os fazendeiros por sua vez, contrariavam o traçado e sugeriam a expansão em direção à São Carlos, favorecendo suas propriedades na região de Analândia, sobretudo, as terras dos Barões do Pinhal e Visconde do Rio Claro, que trabalhavam junto ao governo da província (GRANDI, 2007 in MANFREDINI, 2010) e eram acionistas majoritários que detinham metade do capital da CPEF em conjunto aos Barões de Araraquara e Mello Oliveira (HOGAN; OLIVEIRA; NETO, 1986).

A discordância entre as partes incentivou a criação da Companhia Estrada de Ferro de Rio Claro sob a direção do Conde do Pinhal, que recebeu o direito de concessão em 1884 do trecho Rio Claro – Analândia. A Companhia Rio Claro teve pouco tempo de atuação e após a renúncia ao cargo de diretor pelo Conde do Pinhal a mesma é vendida aos investidores ingleses em 1889, nomeada como The Rio Claro São Paulo Railway Company.

Como afirma GRANDI (2006), a companhia continuou a ser lucrativa sob a direção dos ingleses, porém o cenário político e social do período trouxe algumas incertezas, optando-se pela venda à CPEF, em 1892. A estratégia de aquisição de pequenos e médios ramais ferroviários por parte das grandes companhias paulistas, como a CPEF, tornou-se frequente neste período, visando atender o maior número de municípios produtores de café, principais usuários da companhia.

A partir de 1950, os serviços ferroviários são reduzidos e gradativamente substituídos pelo rodoviário, decretando a falência de diversas companhias, que foram incorporadas à Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), em 1971; foi privatizada e absorvida pela Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) em 1998 e, no ano seguinte, foi liquidada e suas ações foram arrematadas por diferentes concessionárias, como a América Latina Logística (ALL), fundida à RUMO Logística S/A, atuante nesta região no ramo de exportação de açúcar.

O ramal entre os municípios de Rio Claro e Brotas permanece ativo para transporte de cargas; porém, o trajeto de Rio Claro a Analândia sofreu supressão de serviços em 1996, havendo remoção dos trilhos e demolição das Estações de Analândia e Corumbataí, restando apenas singelas estações ferroviárias em total abandono e os remanescentes identificados em seu entorno - como galpões, bairros, vilas e indústrias -; e a Estação de Rio Claro, cujo pátio ferroviário equivale a uma área construída 9. 458 m² e terreno de 55. 834 m², que sofre pressões imobiliárias por sua localização na zona central.

Considerando as novas reflexões do campo patrimonial, compreende-se que a noção de itinerário cultural é a que mais se adequa como instrumento para a leitura e interpretação desse conjunto e para o resgate da memória local, através de identificação dos processos históricos e elementos endógenos formadores da região, como antigas vias que integram diferentes paisagens culturais e naturais, patrimônio industrial e cidades, utilizando os elementos tangíveis como pontos referenciais para a compreensão dos processos de transformação locais (ICOMOS, 2008). Buscando agregar valor histórico e cultural ao conjunto ferroviário, descreve-se a seguir três propostas de itinerários delineados sobre o antigo trajeto Rio Claro – Analândia, percurso desativado, mas que preserva a existência física de remanescentes ferroviários.

TRAJETO FERROVIÁRIO RIO CLARO - ANALÂNDIA

No município de Rio Claro, uma expressiva expansão urbana ocorre quando a cidade tornou-se “ponta dos trilhos” (1876-1884) e posteriormente centro ferroviário (1886-1890), modificando o cenário político e social, o comércio e serviço central, as condições trabalhistas, além de “benfeitorias” destinadas aos ferroviários (escolas, cinema, teatro, clubes, vilas operárias, serviços médicos e odontológicos, comércio e passe livre para operários e suas famílias), em resposta aos movimentos populares no início do século XX. O agrupamento de cerca de 2.600 famílias no entorno das oficinas dando origem aos bairros, como o Vila Paulista (1921) e o Vila Operária (1938), assim como a criação da Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade (FEENA) voltada inicialmente para a plantação de Eucaliptos para abastecimento e uso de dormentes da ferrovia e destinada para lazer nos tempos atuais, sendo um dos principais atrativos turísticos da cidade. Pode-se dizer que o pátio ferroviário tornou-se uma nova centralidade (FIG. 2) ao utilizar o tecido urbano como uma extensão da própria CPEF (CAMPOY, 2021).

Itinerário 1

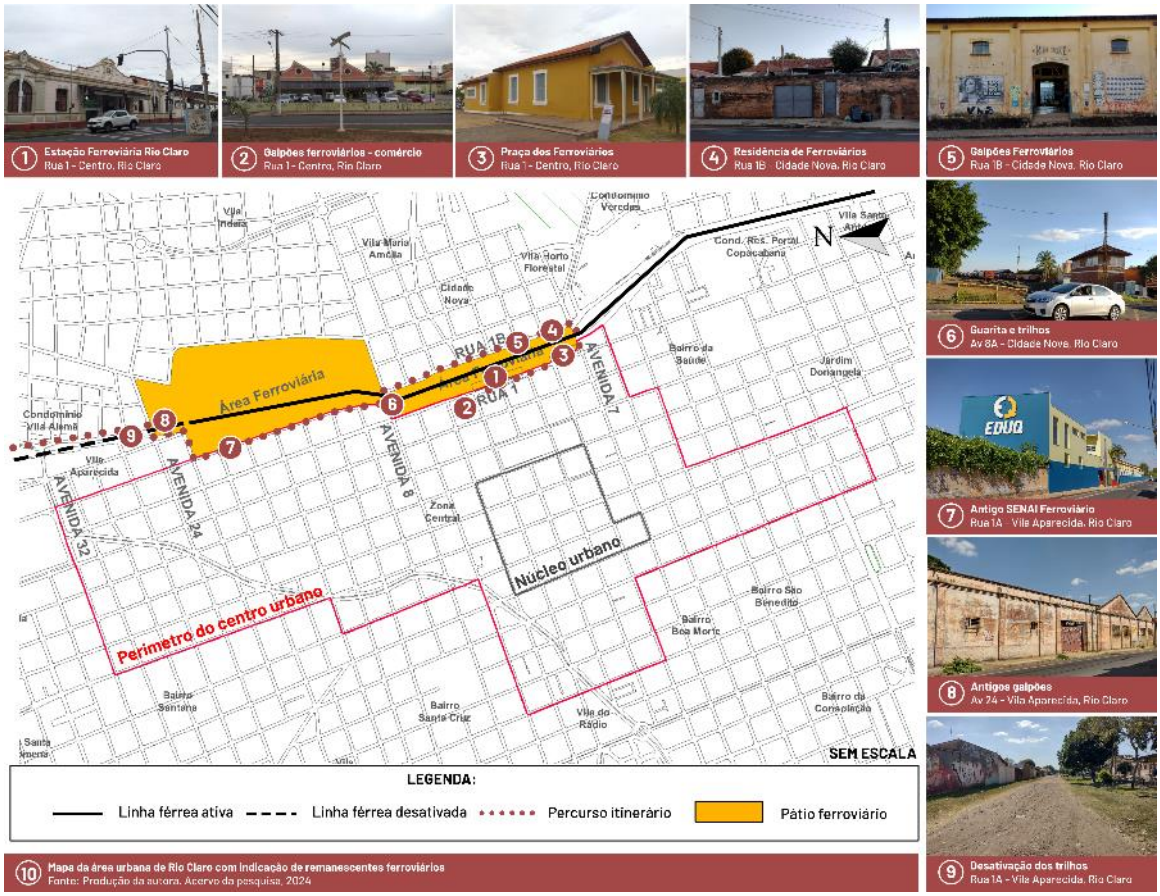


Figura 2. Itinerário 1. Mapa com indicação do pátio ferroviário da antiga CPEF e imagens dos remanescentes ferroviários localizados na área urbana de Rio Claro. Fonte: acervo da pesquisa (2021).

Localizada ao centro urbano de Rio Claro, a Estação de Rio Claro (1) foi implantada em 1876 e reformada em 1910. A numeração das ruas e avenidas são contabilizadas a partir da estação, estando a Rua 1 e Avenida 1 entre as principais avenidas comerciais, avistando-se antigos galpões ferroviários adaptados para o comércio (2) e serviço local, além de outros que permanecem desde a implantação da ferrovia, como Agência de Correios e Hotel. No entorno do pátio ferroviário, encontram-se a Praça dos Ferroviários (3), residências de famílias de ferroviários (4), e os antigos galpões disponibilizados para grupos sociais da cidade (5), como secretarias, coletivos e orquestra sinfônica. Na Avenida 8A, a ferrovia operante no transporte de cargas acarreta em um tráfego intenso (6), presenciando o apito do trem para alertar a travessia. Próximo à guarita e abaixo dos trilhos, encontra-se o túnel de passagem antigamente utilizado pelos ferroviários.

Em continuidade pela Rua 1, avista-se o antigo Cine Tabajara, atual loja de departamento Casa e Vida, próximo da antiga Escola SENAI Ferroviária (8), atual Escola Técnica EDUQ, ambos criados para o lazer e a educação dos ferroviários no auge da CPEF, investimentos que surgiram após a Greve de 1906, como melhoria das condições de vida e, ao mesmo tempo, controle dos trabalhadores fora do expediente de trabalho. No bairro Vila Aparecida, na Avenida 24 com a Rua 1B e em frente as fachadas de antigos galpões demolidos (9), avista-se entre as casas residenciais o recuo por onde percorria o trilho em direção à Analândia, removido a partir deste ponto (10).

Itinerário 2

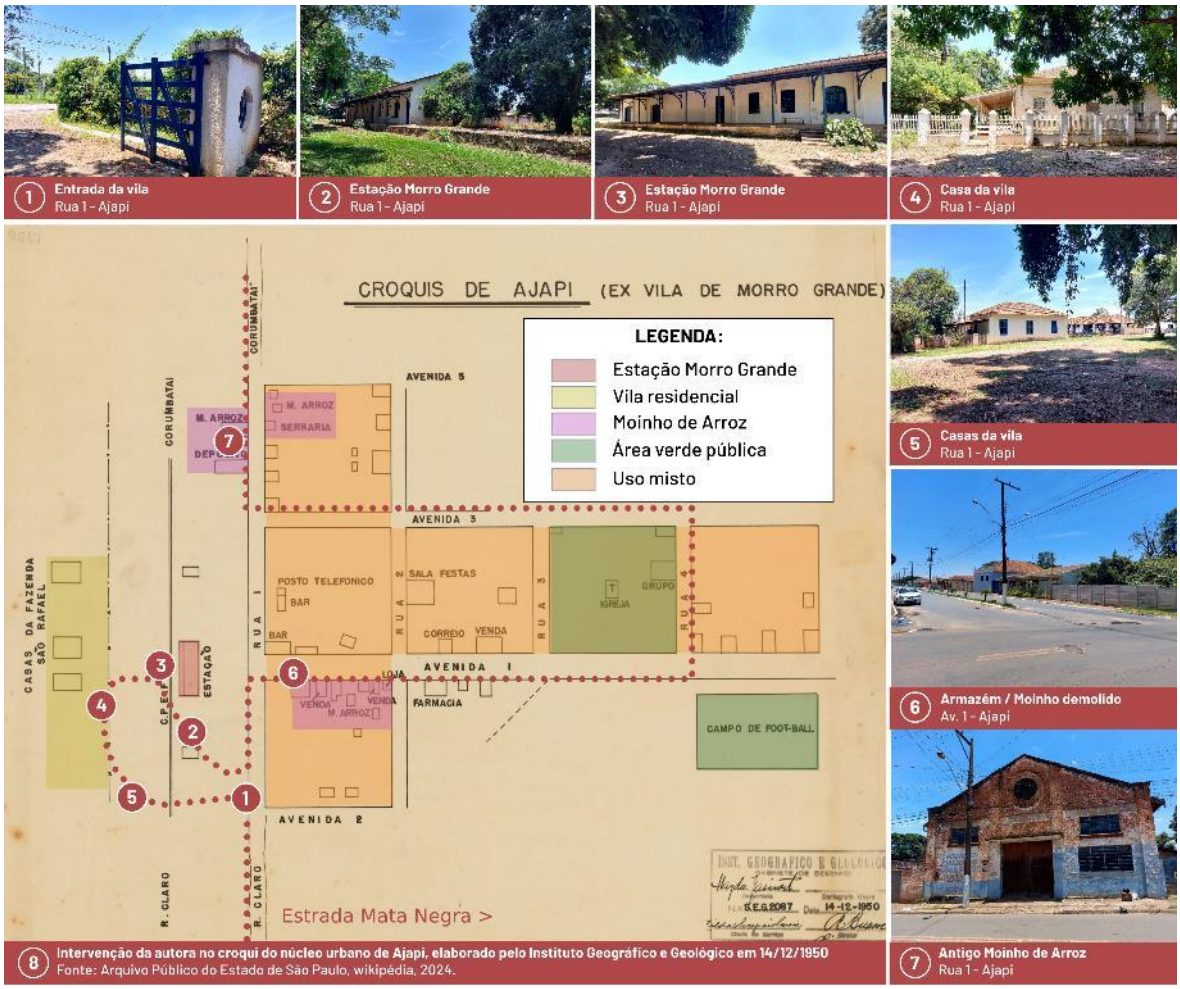


Figura 4. Itinerário 2. Estação de Morro Grande, a vila da antiga Fazenda São Rafael, Moinho de Arroz e vista da Avenida 1, cujo antigo moinho foi demolido. Os remanescentes foram localizados no desenho de implantação da antiga Vila Morro Grande, atual Ajapi, elaborado pelo Instituto Geográfico e Geológico em 14/12/1950. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ajapi (2024) e acervo da pesquisa (2023).

Após um percurso de aproximadamente 15,7 Km pela Estrada Vicinal Nicolau Marotti, com acesso a alguns pesqueiros, sítios, chácaras e ao Distrito Industrial de Rio Claro, encontra-se a Antiga Vila Morro Grande, atual Distrito de Ajapi (FIG. 4). O núcleo urbano contituído por cinco quadras, possuía igreja, espaços públicos e residências de famílias rurais, e se desenvolveu no entorno da Estação Morro Grande, inaugurada em 15/10/1884.

Próximo à Escola Agrícola, tem-se acesso à antiga Fazenda São Rafael (1), propriedade particular onde se localiza a Estação Morro Grande (2 e 3), cuja fachada está voltada para a vila residencial ainda habitada (4 e 5). O antigo moinho de arroz (8), implantado por descendentes de imigrantes italianos, permanece na Rua 1, diferente da antiga residência, armazém e moinho que foram demolidos na Avenida 1 (7).

A partir deste ponto, há a opção de tomar a Estrada Mata Negra, que dá acesso à Sede da Fazenda Grão Mogol (tombada pelo CONDEPHAAT: proc. 20145/76), antiga Fazenda Angélica de propriedade do Senador Vergueiro.

Itinerário 3

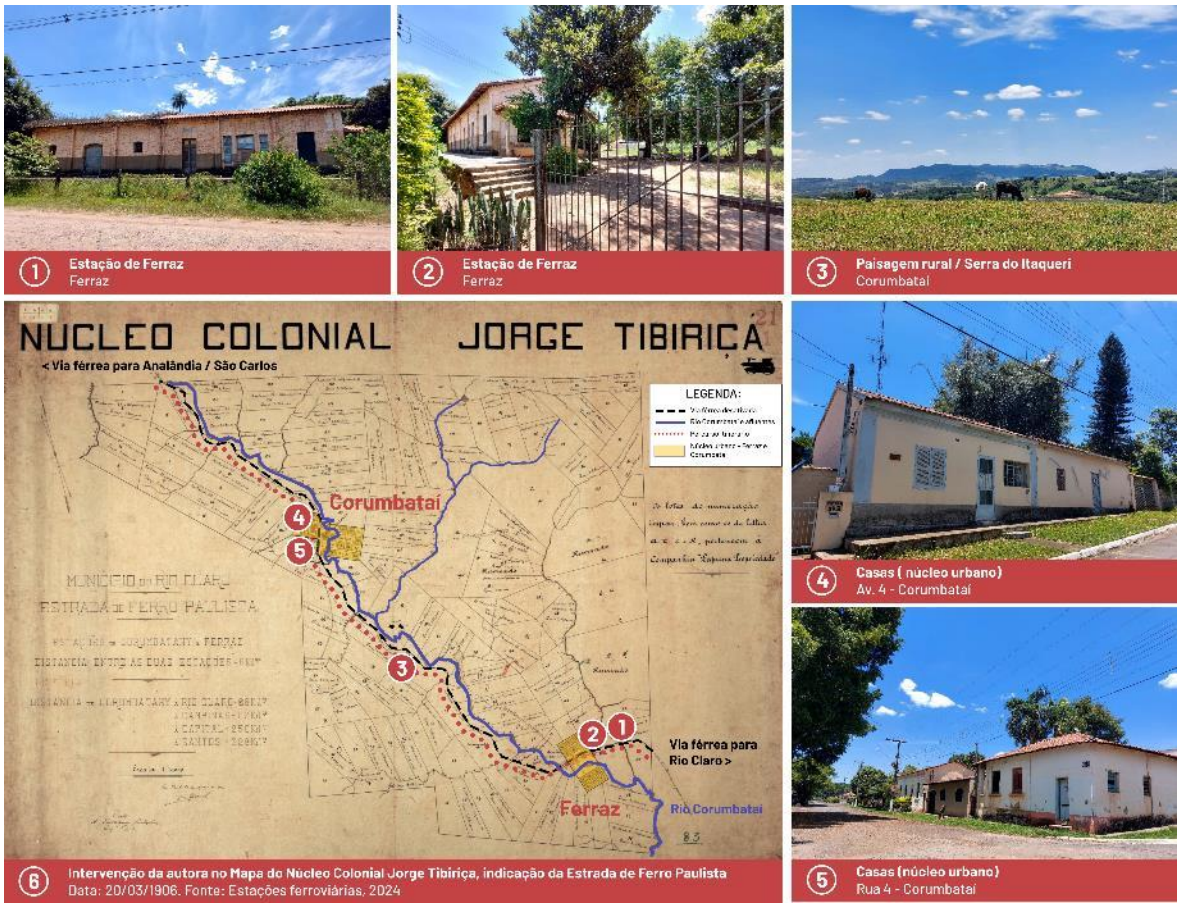


Figura 5. Itinerário 3. Estação de Ferraz, a paisagem rural com vista para a Serra do Itaqueri e residências do município de Corumbataí, localizadas no Mapa do Núcleo Colonial Jorge Tibiriça correspondente ao núcleo urbano de Ferraz e Corumbataí, cortados pela CPEF. Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/ferraz.htm (2024) e acervo da pesquisa (2023).

Na Fazenda São José do Corumbataí foi criado, a partir do Decreto nº 1.324 de 23/10/1905, o Núcleo Colonial Jorge Tibiriça (FIG. 5), colonizado por imigrantes alemães. O núcleo era constituído por duas sedes desenvolvidas no entorno da ferrovia, acompanhando o Rio Corumbataí, que deram origem ao Distrito de Ferraz, cujo núcleo correspondia a 12 quadras, e a atual Corumbataí, inicialmente constituída por 29 quadras (4 e 5) e cuja Estação foi demolida. A antiga Estação Ferroviária de Ferraz (1 e 2) está localizada entre o perímetro de Rio Claro e Corumbataí, atualmente utilizada para criação de cavalos e galinhas, em mal estado de conservação. O trajeto de 5,8 Km entre Ajapi e Ferraz é plano, uma vez que reaproveita o percurso dos trilhos, e sombreado por árvores. Por entre as propriedades rurais encontram-se bois, cavalos, aves, plantação de capim napier (*Pennisetum purpureum*) e outras espécies nativas**.**

O percurso até Analândia é privilegiado pela paisagem natural, com melhor vista da Serra do Itaqueri (3) , identificando o Morro do Fogão, Morro do Camelo e Morro do Cuscuzeiro. A cidade possui diversos atrativos naturais, como as cachoeiras do Salto e do Bocaina.

Na Rodovia Whashington Luís em direção ao pedágio de São Carlos, localiza-se a Estação de Visconde do Rio Claro (FIG. 6), originalmente construído como bifurcação dos troncos

norte e oeste da linha entre Rio Claro e Analândia, inaugurada em 1884; tornou-se subutilizada quando em 1916 a CPEF definiu a cidade de Itirapina como ponto de bifurcação, inaugurando a Estação de Itirapina. A pequena estação, que funcionou como fábrica de blocos da CPEF a partir de 1941, hoje encontra-se em total abandono e de dificil acesso, localizada em área rural, na antiga propriedade da Fazenda do Pinhal, próximo de indústrias e da rodovia.

Figura 6. Imagem da Estação Visconde do Rio Claro, localizada na Rod. Washington Luis, no ano de 1980 (esquerda) e atualmente (direita). Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/viscrioclaro.htm (2024), e acervo da pesquisa (2023).

CONSIDERACÕES FINAIS

Ao utilizar a noção de itinerário cultural como ferramenta para leitura dos territórios interligados pela ferrovia, é possível vislumbrar a história da ocupação da região. Por outro lado, o título de estância turística e Município de Interesse Turístico (MIT) atribuídos a muitos dos municípios, ainda não explorou estes percursos como forma de ativar os remanescentes materiais presentes, de forma a pensar em distintos usos que poderiam fortalecer a visão do conjunto e, ao mesmo tempo, possibilitar novos negócios e atrativos turísticos em cidades de pequeno porte que possuem poucos remanescentes de valor em outros âmbitos de preservação, assim como a promoção do desenvolvimento sustentável, em especial, se intermediado por uma gestão participativa.

Entretanto, para o resgate e salvaguarda de valores simbólicos e afetivos, não basta uma consulta à população local, é necessário construir nexos entre estes remanescentes que hoje estão dispersos no território, embora interligados diacronicamente e, mesmo não sendo parte da memória de todos os habitantes, são expressões reconhecidas diferentes grupos em âmbito regional, constituindo um “legado interessante para as gerações futuras” (SANCHIZ, 2017, p. 209).

Com este ensaio procurou-se evidenciar um recorte específico em que os elementos constituintes interligados conformam uma paisagem sem limites entre rural e urbano, preservando a essência do patrimônio industrial ferroviário.

AGRADECIMENTOS

À FAPESP, pelo apoio à pesquisa através de bolsa de doutorado (Proc. n° 2022/07619-5) e à CAPES, pela bolsa de doutorado outorgada durante o primeiro ano de pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMPOY, C.P.C. **Território e identidades culturais:** O centro urbano de Rio Claro/SP. CAMPINAS: PUC, 2022. Dissertação (Metrado em Arquitetura e Urbanismo) - Centro De Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia do Pontíficia Universidade Católica, 2022.

DINIZ, D.M.F.L. **Rio Claro e o café:** Desenvolvimento, Apogeu e Crise (1850 -1 900). Rio Claro: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, São Paulo, 1973.

HOGAN, D. N.; OLIVEIRA, M.C.F.A.; NETO, J.M.S. **Café, Ferrovia e População:** O processo de urbanização de Rio Claro. Campinas: Unicamp, NEPO, 1986, Texto 5.

ICOMOS. **Carta de Itinerarios Culturales,** 16ª AG. Québec (Canadá), 4 de octubre de 2008

MANFREDINI, E. A. **História material e formação urbana: A dinâmica socioespacial de Limeira (SP) no Século XIX.** SÃO CARLOS: UFSCAR, 2010. 384 f. Tese (Doutorado em Engenharia Urbana) – Centro de ciências exatas e de tecnologia da Universidade Federal de São Carlos, 2010.

SERRA DO ITAQUERI**. Plano Regional de Turismo**. Região Turística Serra do Itaqueri. Outubro, 2017.

SANCHIZ, J.M.C. Arqueologia da industrialização. (in) **Memória ferroviária e cultura do trabalho:** Perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários. Eduardo Romero de Oliveira (org.) 1. Ed. São Paulo: Alameda, 2022

SEBRAE. Turismo de experiência. Disponível em: https://sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/PE/Anexos/turismo_de_experiencia.pdf. Acesso em: 16 abr. 2024

VARGAS, H.C. Turismo e valorização do lugar. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, Brasil, v. 9, n. 1, p. 7–19, 1998. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63421. Acesso em: 17 mai. 2024.

Turismo ferroviário na fronteira Brasil-Uruguay: o “Trem do Pampa” em Santana do Livramento/RS

Vanessa Forneck <vanessaforneck@usp.br>

Manoel Rodrigues Alves <mra@sc.usp.br>

INTRODUÇÃO

O Patrimônio Ferroviário nas cidades-gêmeas de Santana do Livramento e Rivera na fronteira entre Brasil e Uruguay vem sendo recentemente objeto de transformação, propondo a retomada do uso do transporte de passageiros via linha férrea. No lado brasileiro, será adotado o passeio turístico “Trem do Pampa”, que partirá da estação ferroviária até a vinícola Almadén, em Palomas, zona rural de Santana do Livramento. A cidade de Rivera, no Uruguay, a partir de 2019 propôs a retomada do transporte de passageiros, realizando o trajeto entre a estação ferroviária até a cidade de Tacuarembó/UY, com o uso destinado principalmente para os moradores que vão até a fronteira para comprar mercadorias, mas, eventualmente, o trem também é utilizado por grupos de excursão, com fins turísticos (Figura 1).

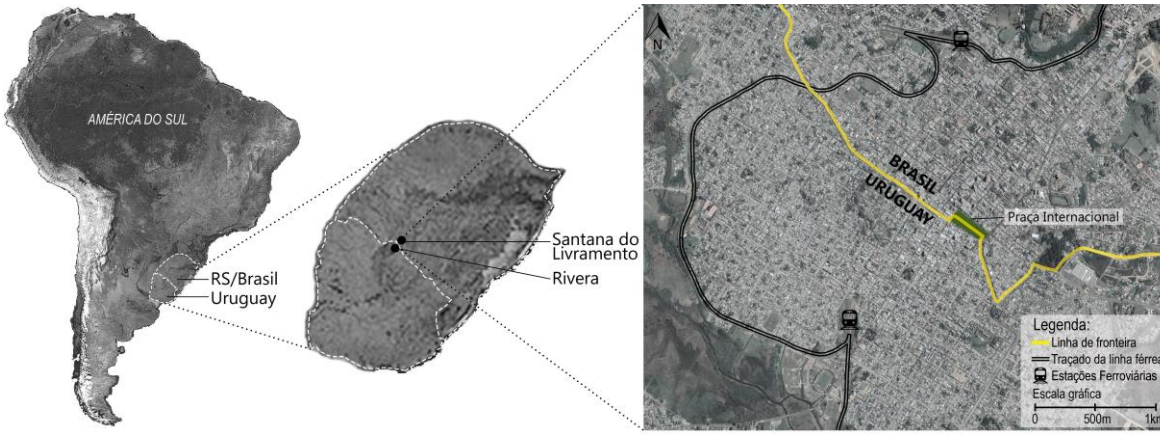


Figura 1. Localização dos sítios ferroviários de Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: Google Earth, adaptado pelos autores (2024).

De forma geral, as cidades da fronteira Brasil-Uruguay se desenvolveram de maneira conjunta, consolidando-se em uma só comunidade, como é o caso de Santana do Livramento e Rivera, denominada como “Fronteira da Paz” (CAGGIANI, 1983). As relações econômicas e sociais também foram fortalecidas com a implantação do sistema ferroviário na fronteira, ocorrendo a conexão entre as duas cidades em 1912, o que facilitou o acesso de pessoas e o escoamento de mercadorias pelo porto de Montevideo (IPHAE, 2002).

Comumente, a linha de fronteira pode ser entendida a partir de uma definição rígida, que estabelece uma linha precisa que diferencia um território de outro (PUCCI, 2010). O autor

Potoko (2013) aponta que a fronteira é diferente de limite, enquanto que o limite se refere a um fato jurídico, a fronteira é um fato político. A fronteira possibilita uma relação de troca, é algo dinâmico, uma zona de inter-relações socioespaciais que marca um território, não só a partir de um fato, mas também por meio de valores e sentimentos.

A atividade comercial junto à linha de fronteira e a implantação das ferrovias estabeleceram conexões entre diferentes áreas das cidades, promovendo a expansão urbana, especialmente, no entorno das estações ferroviárias. Entretanto, o período de decadência do sistema ferroviário, iniciado em meados do século XX, levou à obsolescência diversos sítios ferroviários brasileiros e uruguaios, com a interrupção do serviço de forma parcial ou total, por volta de 1990. Com isso, via de regra, as áreas no entorno das estações se transformaram em cenários de abandono e de descaso. Em Santana do Livramento e Rivera esse processo não foi diferente, promovendo novamente um deslocamento de fluxos de pessoas e de mercadorias nas cidades. As atividades comerciais próximas da linha de fronteira ganharam mais força nesse momento, sobretudo com a introdução dos *Free Shops* no lado uruguaio, atraindo um grande número de turistas para a região.

Recentemente, esses sítios ferroviários passaram por processos de intervenção com o intuito de atrair novamente mais pessoas para aquelas áreas. O público alvo é principalmente o turista, que vai para a fronteira para comprar mercadorias, e se torna um grupo em potencial para realizar a atividade, uma vez que pode desfrutar de outras atratividades. De certa forma, isso se refere a um tipo de estratégia, como apontado por Carlos (2011), que pode modificar o espaço urbano em função das novas dinâmicas propostas na região e ocasionar desdobramentos de uma produção do espaço urbano que é voltada para um público específico.

Essas preocupações dizem respeito à espaços com valores históricos e culturais, como é o caso do patrimônio industrial, que envolve, antes de mais nada, um valor afetivo, a partir da construção de histórias de vida relacionadas àquele território (CHOAY, 2006). Se os espaços de valor patrimonial não estiverem ancorados por medidas que assegurem sua preservação, eles podem ficar suscetíveis a iniciativas quaisquer, por exemplo, associando aquela área como uma mercadoria e, dessa forma, corre-se o risco da perda de seu valor simbólico (JEUDY, 2005).

A Carta de Turismo (ICOMOS, 1976) reconhece que as atividades associadas ao turismo estão cada vez mais recorrentes e vinculadas aos monumentos e sítios de valor patrimonial. Na carta, entende-se que o uso turístico implica em pontos positivos, quando direcionados à promoção do conhecimento e proteção do patrimônio, mas também não deixa de reconhecer que existam os pontos negativos, quando é implicado o uso massivo e descontrolado dos bens patrimoniais. Nesse sentido, a Carta de Turismo aponta sobre a necessidade de haver uma política que assegure limitações de uso e de densidade, frente à crescente do setor turístico nas áreas de valor patrimonial.

Este trabalho busca investigar a partir de uma cartografia do sensível, em que medida determinadas ações podem possibilitar formas de resistência ou da fragilização de certos contextos socioespaciais, frente aos processos de intervenção hierárquicos e homogêneos na contemporaneidade, trazendo como recorte, a proposta do Trem do Pampa na cidade de Santana do Livramento. Mesmo que em fase inicial de análise, reconhece-se a necessidade de estabelecer um diálogo constante entre empresa privada e poder público, a fim de estabelecer critérios e medidas para que esses espaços não entrem num circuito mercadológico cada vez mais presente na nossa sociedade.

MÉTODO

O método da cartografia do sensível traz como intenção investigar um território a partir de uma perspectiva de dentro e de perto, com um olhar atento sob um determinado fenômeno urbano. O método parte dos estudos desenvolvidos no livro “Pistas do método da cartografia, pesquisa intervenção e produção de subjetividade” (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2015), que aponta a importância de registrar o acompanhamento do processo de uma experiência, de modo que possa ser evidenciada a potência intrínseca em um determinado território.

A abordagem metodológica surgiu com base no pensamento pós-estruturalista dos filósofos Gilles Deleuze e Félix Guattari (2011), tendo como perspectiva a Filosofia da Diferença. Esse pensamento se distancia de leituras homogêneas e hegemônicas da cidade, uma vez que acolhe o múltiplo, o heterogêneo e o complexo na/da sociedade. Deleuze e Guattari (2011) apontam uma abordagem que se assemelha a um rizoma, de modo que rompe com processos hierárquicos, verticais e centralizadores, característicos de uma projeção árvore-raiz. O pensamento rizomático possui maior alcance, cresce por todos os lados, contém múltiplas entradas e saídas e, a partir desse entendimento, é possível alcançar modos de produção do conhecimento que abarcam a multiplicidade em um território.

Esta pesquisa propõe uma cartografia que se interessa pelos registros e pelas apreensões a partir do objeto investigado, abarcando percursos, conexão de redes e rizomas. Este método permite a adaptabilidade, pois à medida que forem surgindo novas questões, é possível modificar, desmontar e reverter a cartografia. O trabalho de campo não se estrutura a partir de perguntas prontas em busca de respostas, mas é na própria imersão que são lançadas as metas, de maneira que a articulação da tríade: objeto de pesquisa, pesquisador e resultados, constitui de modo coemergente o processo de pesquisar (PASSOS; BARROS, 2015).

Para capturar as múltiplas forças que emergem em um território são adotados procedimentos que auxiliam nesse processo, como: anotações em diário de campo, realização de mapas e entrevistas cartográficas, registros fotográficos, a fim de criar um conjunto de elementos que visam contribuir para a análise da cartografia. Neste resumo, será apresentado o uso do diário de campo como uma ferramenta importante para o registro instantâneo de acontecimentos experienciados *in loco* (Lucas, 2016). O diário de campo consiste em um caderno e uma caneta para fazer apontamentos, desenhos e escritos que contribuem na produção de dados da pesquisa, de modo que transformam experiências vividas em modos de fazer conhecimento.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Foram realizadas três visitas ao sítio ferroviário de Santana do Livramento em dezembro de 2023, onde foi possível identificar as dinâmicas urbanas no local e outras percepções do espaço urbano. Um dos pontos destacados diz respeito à retomada do fluxo de pessoas nas imediações da estação ferroviária, no intuito de explorar o espaço e buscar informações sobre o início do passeio turístico (Figura 2). O trem do Pampa é um projeto realizado por uma empresa privada, que ficou responsável pela manutenção das estações ferroviárias de Santana do Livramento e Palomas, bem como pela manutenção do percurso da linha férrea entre essas estações, de aproximadamente 20 quilômetros (Figura 3).

Figura 2. Retomada do fluxo de pessoas no sítio ferroviário de Santana do Livramento. Fonte: Acervo autores (2023).

Figura 3. VLT em fase de teste na estação de Santana do Livramento. Fonte: Acervo autores (2023).

Desde janeiro de 2023, a empresa privada iniciou as melhorias necessárias junto ao sítio ferroviário, porém, até dezembro do mesmo ano, o passeio turístico não estava em operação devido a questões burocráticas. Frequentemente, era feito o percurso do passeio com Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ainda em fase de teste. Os funcionários responsáveis pela atração turística também embarcavam no trem para ensaiar as falas e as apresentações que serão feitas em cada ponto do trajeto. Durante o passeio, também será fornecida uma degustação de vinho e de suco de uva, com destino final na vinícola Almadén, onde será fornecida outra degustação com comidas e bebidas da produção local.

No interior da estação ferroviária de Santana do Livramento há um mostruário contendo itens para serem comercializados quando for iniciado o passeio turístico do Trem do Pampa. Dentre os objetos à venda, encontram-se lembranças personalizadas em canecas, bonés, cuias, bombas, mateiras, ovelhas de pelúcia e copos, conforme apresentado na figura 4, caracterizando a mercadorização da experiência.

Figura 4. Imagem interna da estação de Santana do Livramento. Exposição de produtos personalizados referente ao Trem do Pampa. Fonte: Acervo autores (2023).

Portanto, observa-se a conexão entre a proposta da retomada do trem de passageiros e a venda de mercadorias que estejam associadas ao passeio turístico. Choay (2006) comenta sobre a relação que é adquirida pelos monumentos e pelo patrimônio histórico no que se refere ao saber e ao prazer desses bens a serviço de todos, mas também de uma produção cultural que tem como objetivo fornecer algo a ser consumido. A autora (*ibidem*) aponta que há uma transformação de seu valor de uso em valor econômico, entendidos a partir de uma engenharia cultural. Essa relação se dá por meio dos setores públicos e privados que começam a introduzir animadores culturais, agentes especializados em comunicação e demais profissionais, que criam estratégias para atrair um maior número de visitantes, explorando de diversas formas possíveis aquele bem patrimonial.

Carlos (2011, p. 61) destaca que determinados espaços acabam sendo vistos como um espaço-mercadoria, ou seja, um “valor de troca”, onde o uso daquele local é subjugado perante “às necessidades da reprodução da acumulação como imposição para a reprodução social”. Essa abordagem não se limita somente às relações de produção do espaço e da produção humana num âmbito econômico, mas reflete um comportamento da sociedade que está em constante movimento, promovendo uma transformação dos termos da análise social. Além disso, a produção do espaço, de certa forma, diz respeito à reprodução do controle das relações sociais, uma vez que pode alcançar diferentes escalas, sendo percebidas em um determinado tempo e lugar. Com isso, é possível identificar diferentes questões que estão imbricadas ao termo “produção do espaço”, pois envolve o conteúdo desse processo, os sujeitos, as finalidades dessa produção e também a forma como é feita a apropriação do espaço, potencializando a ocorrência de “tempos efêmeros” e “espaços amnésicos” (CARLOS, 2011).

A partir disso, é preciso ter em mente que propor a retomada do transporte de passageiros para fins turísticos pode ocasionar um novo movimento para aquela região e, consequentemente, gerar um processo de ressignificação do patrimônio ferroviário na cidade de Santana do Livramento, bem como na fronteira Brasil-Uruguay. A retomada do trem, por si só, não dá conta de abarcar a potência que esses espaços compreendem, uma vez que envolve valores simbólicos e culturais de diversas famílias que viveram ou ainda vivem naquele entorno. É necessária uma atenção redobrada quando o assunto envolve a associação do patrimônio cultural e o fomento do turismo, pois o território fica suscetível a receber novas estratégias que podem reforçar e circunscrever um público específico, direcionado, principalmente, para práticas e apreensões do espaço urbano voltadas para o consumo. O que, de certa maneira, pode fragilizar aspectos significativos do patrimônio industrial, uma vez que reforça a produção do espaço urbano como uma “mercadoria” a ser consumida e, muitas vezes, desconexa com a realidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises acerca das intervenções no patrimônio ferroviário da fronteira Brasil-Uruguay, ainda estão em desenvolvimento. No entanto, é importante ressaltar alguns tensionamentos existentes nesses espaços, a partir das observações identificadas no local e das anotações realizadas no diário de campo. A vinculação do patrimônio industrial com o uso do turismo deve ser adotada de forma atenta e sensível, necessitando de um diálogo constante entre empresa privada e setor público, a fim de alinhar as expectativas e as limitações em cada contexto socioespacial.

Pierre Jeudy (2005), comenta que em função do prenúncio do esquecimento ligado às questões patrimoniais, ocorreu uma maior aceitação do poder público em favor de medidas

para a retomada de atividades nesses espaços, porém se torna um desafio, cada vez maior, encontrar um caminho em que o patrimônio não pertença ao circuito dos valores mercadológicos, para que possa garantir que o seu próprio valor simbólico seja salvaguardado. Com isso, é imprescindível, primeiramente, entender quais são esses valores intrínsecos que envolvem esses espaços, para que em seguida, possam ser criadas medidas mais assertivas quanto aos limites necessários para o setor turístico ou ainda, para criar novas possibilidades de usos para os sítios de valor patrimonial.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de doutoramento realizada junto ao programa de Pós-Graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP), sob orientação do professor Manoel Rodrigues Alves. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa (Processo número 2022/09881-9).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAGGIANI, I. **Sant'Ana do Livramento – 150 Anos de História**. Santana do Livramento: Edição da Associação Santanense Pró-ensino Superior – ASPES, 1983.

CARLOS, A. F. A. Da "organização" à "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Org.) **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011. p. 53-74.

CHOAY, F. **Alegoria do Patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 5ª ed. São Paulo: Estação Liberdade: Unesp, 2006.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**. Capitalismo e esquizofrenia 2. Vol 1. Tradução de Ana Lúcia de Oliveira, Aurélio Guerra Neto e Célia Pinto Costa. São Paulo: Editora 34, 2011. 2 ed.

LUCAS, R. **Research Methods for Architecture**. London: Laurence King Publishing Ltd, 2016.

ICOMOS. Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. **Carta de Turismo Cultural**. 1976. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Turismo%20Cultural%201976.pdf Acesso em: 23 mai. 2024.

IPHAE. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul.** Inventário das Estações: 1874-1959. CARDOSO, A.; ZAMIN, F. (Org.). Porto Alegre: Pallotti, 2002.

JEUDY, H.P. Os novos patrimônios já antigos. In: **O espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005, p. 25-32.

PASSOS, E.; BARROS, R. B. A cartografia como método de pesquisa intervenção. In: PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. **Pistas do método da cartografia**: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 17-31.

PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. **Pistas do método da cartografia**: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015.

POTOKO, C. A. **Sant'Ana do Livramento 1823**: Retentiva a Ivo Caggiani. Fundação Biblioteca Nacional, 2013.

PUCCI, A. S. **O Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguai**. Brasília: FUNAG, 2010.

A festa e o patrimônio: Impactos e retornos do Festival de Inverno à Vila de Paranapiacaba

Raisa Ribeiro da Rocha Reis <raisa.reis@ufabc.edu.br>

Silvia Helena Facciolla Passarelli <silvia.passarelli@ufabc.edu.br>

INTRODUÇÃO

Paranapiacaba (do tupi paranã-epîak-aba - “local de onde se avista o mar”) teve sua formação diretamente vinculada a sua localização estratégica: situada no alto da Serra do Mar, no caminho entre o litoral paulista e o interior do estado, a vila tem suas origens em 1861, a partir da instalação do acampamento de trabalhadores para a construção da primeira ferrovia de São Paulo - impulsionada pelo crescimento das lavouras de café no interior de São Paulo e pela decorrente necessidade de escoamento de sua produção ao porto de Santos (TORRES; PASSARELLI; PARALEGO, 2021).

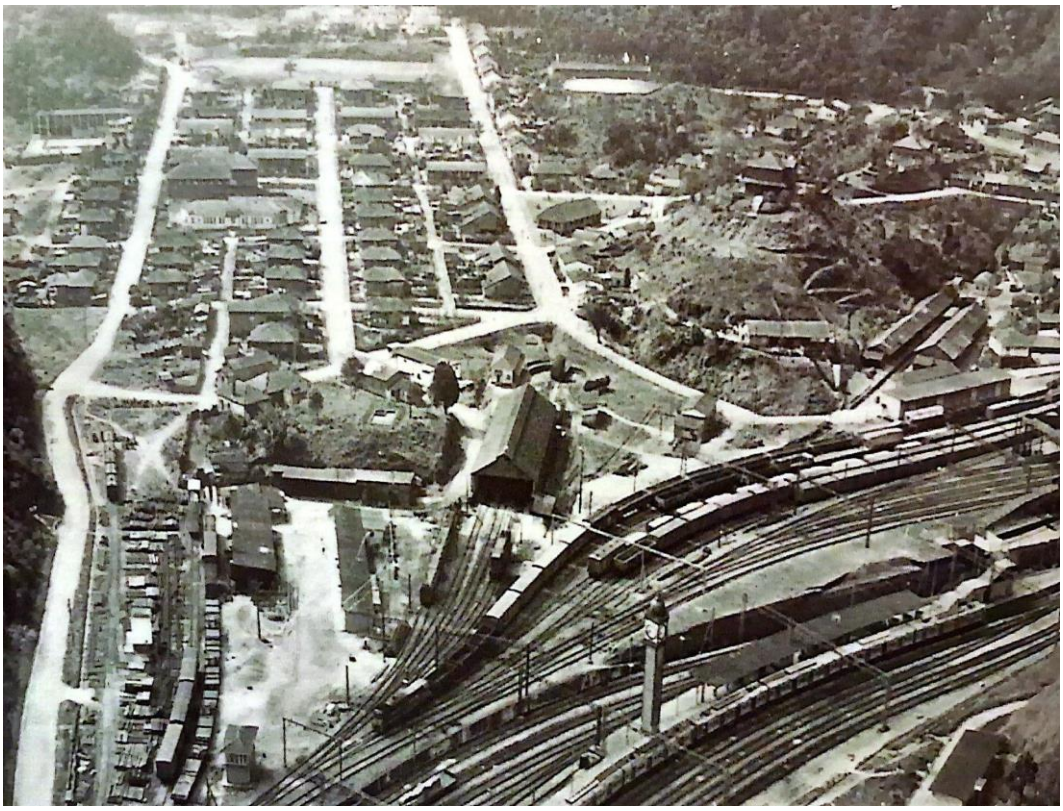


Figura 1. Vista aérea de Paranapiacaba no início dos anos 1990. Foto: Fernando Ferreira. Coleção: PMSA. Fonte: Figueiredo; Rodrigues da Silva (2014).

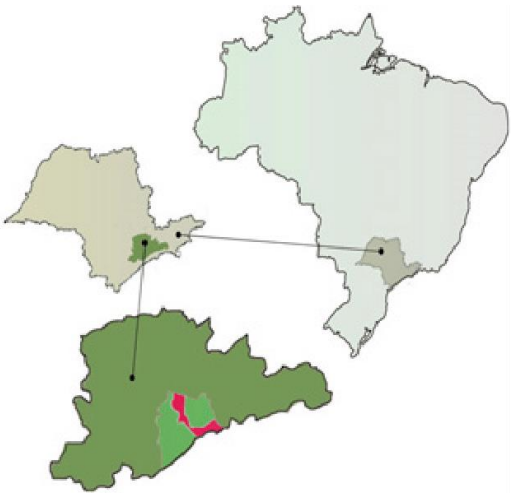


Figura 2. Localização de Santo André no estado de São Paulo. Fonte: Camparini; Nascimento; Francos; Ferreira (2017).

Figura 3. Mapa de Santo André, com indicação do distrito de Paranapiacaba. Fonte: Cruz, 2013.

A vila é um importante local de interesse patrimonial em suas diversas dimensões: arquitetônica, urbanística, tecnológica, histórica, natural e humana. Seu conjunto urbano é um exemplar “único de cidade empresarial planejada (...) que ainda possui remanescentes significativos da tecnologia ferroviária dos sistemas funiculares do século XIX” (CRUZ, 2013, p. vi). A área na qual se encontra, caracterizada por grandes extensões de Mata Atlântica nativa, também compõe um importante patrimônio ambiental de relevância não apenas local, como também estadual e nacional.

Com a intensificação do desmonte e do sucateamento do sistema ferroviário brasileiro a partir da segunda metade do século XX, Paranapiacaba - assim como diversos locais ligados à história das ferrovias - passou por um período de abandono e deterioração, intensificado na década de 1990, que causou grande impacto a sua estrutura urbana e a seus moradores (TORRES; PASSARELLI; PARALEGO, 2021).

O debate público a respeito da importância da preservação da vila e do resgate de sua memória é retomado na década de 1980, quando ocorre o pedido e a efetivação do tombamento de Paranapiacaba pelo CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo, em 1987. Nos anos 2000, a vila também é tombada pelas esferas federal, a partir do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), e municipal, pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA).

A preservação de Paranapiacaba e seu reconhecimento enquanto um patrimônio de importância nacional estão diretamente atrelados ao seu valor enquanto representação histórica de uma vila operária e de seu significado enquanto memória da classe trabalhadora, particularmente dos trabalhadores ferroviários. A vila é digna de cuidado e preservação não propriamente por seu valor estético ou arquitetônico, mas por ser “um bem cultural de valor histórico excepcional” pela totalidade de seu conjunto urbano e “um documento histórico correspondente às condições de organização do trabalho e condições de vida dos trabalhadores das grandes empresas no Brasil da segunda metade do século XIX e da Primeira República.” (REIS FILHO, 2016, p. 298).

O reconhecimento formal de Paranapiacaba enquanto local de interesse e preservação patrimonial não foi por si só capaz de garantir a preservação da vila, mas trouxe instrumentos legislativos que forneceram maior agência política e jurídica aos moradores e demais atores interessados na defesa deste patrimônio (TORRES; PASSARELLI; PARALEGO, p. 46, 2021). Os atos de tombamento foram seguidos pela compra da Vila pela Prefeitura Municipal de Santo André em 2002, o que possibilitou a estruturação de políticas locais para a valorização do patrimônio. Esta cadeia de ações foi de extrema importância para o maior investimento no setor turístico de Paranapiacaba, que passou a receber incentivos mais consistentes e a contar com políticas públicas voltadas para o seu desenvolvimento.

Com a sua compra, Paranapiacaba passa a integrar a agenda de desenvolvimento estratégico de Santo André, contexto no qual é proposto o Plano Patrimônio (2003), que visava “a inclusão da Vila no cenário turístico nacional” a partir de ações que tinham “como alvo o desenvolvimento local, a sustentabilidade e a participação comunitária” (D’AGOSTINI; ABASCAL, 2014, p. 141). Nesse período, foram criados programas que viabilizaram a abertura de comércios locais e também a formação de monitores ambientais e patrimoniais. Inicialmente, o turismo em Paranapiacaba teve como base os princípios do turismo comunitário, que prioriza o desenvolvimento do setor em conjunto com a população local - não apenas no que condiz aos investimentos para que os moradores da vila possam ser os operadores do turismo, mas também na busca por uma comunicação direta com eles para o desenvolvimento de políticas voltadas ao setor.

Desde a proposta do Plano Patrimônio até as suas revisões nos anos seguintes, a gestão municipal de Santo André adotou políticas e implementou programas que visavam a capacitação da população local para o turismo e a estruturação da vila para o acolhimento de turistas, na tentativa de inserir Paranapiacaba em uma cadeia turística mais ampla e ao mesmo tempo sustentável. No entanto, nem sempre essas políticas específicas voltadas ao turismo estão articuladas a demais programas municipais de desenvolvimento:

> "As ações implementadas não foram suficientes para desenvolver a Vila, sequer conferir a seus moradores oportunidades de integração à vida metropolitana. Pautaram-se eminentemente na indústria do consumo, construindo mais um cenário do que um ambiente integrado à cidade contemporânea, hipervalorizando a produção de bens simbólicos, e da imagem, em detrimento de verdadeiras condições de desenvolvimento e transformação efetiva do território." (D’AGOSTINI; ABASCAL, 2014, p. 142).

As políticas públicas e diretrizes adotadas para o desenvolvimento do setor turístico de Paranapiacaba tiveram seu início vinculado aos princípios do turismo de base comunitária. No entanto, com o passar do tempo e a partir de mudanças na gestão municipal e em demais esferas governamentais, os investimentos em turismo passaram a se afastar desses princípios e se aproximaram cada vez mais das lógicas neoliberais e de turismo de massa.

No caso de Paranapiacaba - e de conjuntos urbanos patrimonializados, de modo geral - o afastamento dos princípios do turismo comunitário implica não somente no distanciamento das populações locais da definição de políticas públicas e diretrizes para o turismo, como está diretamente atrelado ao apagamento da memória local e à potencialização da descaracterização do patrimônio. No caso da vila, esse afastamento implica no

apagamento da memória ferroviária e da história da classe operária, motivos centrais pelos quais Paranapiacaba foi tombada pelos órgãos de defesa ao patrimônio.

O Festival de Inverno de Paranapiacaba é um evento que exemplifica o modo como a gestão do turismo tem sido construída e perpetuada na vila. Tendo sua primeira edição em 2001, o festival surge como um modo de incentivar a atração do público da região metropolitana de São Paulo a Paranapiacaba. Mesmo já nascendo como um evento sazonal, que tem como intuito o aumento da circulação de pessoas na vila, a organização do festival se iniciou de modo participativo, em conjunto com a população local e em consonância às diretrizes do Plano Patrimônio. O festival foi idealizado como uma oportunidade dos comerciantes e empreendedores locais venderem seus produtos e oferecerem seus serviços, e, também, como uma oportunidade para a divulgação da história da vila, e para a criação de um vínculo dos visitantes ao patrimônio local, incentivando a sua valorização e preservação. Outro ponto importante para a elaboração do festival foi o cuidado com a sua escala, que deveria ser concebida de acordo com a capacidade da vila e priorizando a sua conservação.

Com o passar dos anos e refletindo o afastamento da gestão municipal da comunidade local, o festival foi se descaracterizando e perdendo sua conexão com a história de Paranapiacaba, seu patrimônio e população. Os comerciantes locais, antes priorizados, são progressivamente excluídos da programação do evento, que passa a incentivar a contratação de fornecedores externos (vindos da região central de Santo André e demais cidades metropolitanas). Essa configuração não apenas inviabiliza o incentivo às vendas dos comerciantes locais como esconde elementos do patrimônio edificado da Vila que, progressivamente, deixa de ter uma importância central no evento e passa a ser apenas um pano de fundo. Isso nos faz questionar se este evento, que teve sua origem vinculada aos princípios do turismo de base comunitária e que foi proposto como uma ferramenta potencializadora do desenvolvimento socioeconômico local e da preservação e da divulgação patrimonial, permanece vinculado a tais propósitos.

Figura 4. Festival de Inverno de Paranapiacaba. Fonte: Foto da autora (2023).

OBJETIVOS

O objetivo geral desta pesquisa de dissertação é avaliar os resultados da implementação das políticas de turismo como alternativa à preservação de Paranapiacaba, tendo como objeto central o Festival de Inverno, evento de maior porte realizado na vila. Nossos objetivos específicos são: (1) discutir o turismo como alternativa para a preservação patrimonial e socioeconômica da vila de Paranapiacaba; (2) analisar os processos de desenvolvimento das políticas para o setor; e (3) analisar as bases sobre as quais as políticas foram construídas e implementadas.

Este percurso busca apresentar o tema desta pesquisa, e nos auxilia a chegar à questão central que queremos responder: **a realização do Festival de Inverno de Paranapiacaba resulta em fomento ao turismo comunitário e à preservação dos valores culturais da vila?** Nossa pergunta se direciona especificamente ao Festival de Inverno considerando que ele exemplifica e resume de modo empírico o percurso das políticas para turismo em Paranapiacaba, nos auxiliando a ampliar a discussão a respeito da construção e da gestão turística em conjuntos urbanos patrimonializados, considerando seus prós e contras tanto para o patrimônio material quanto para a população e os costumes locais. Além disso, é uma ação que foi mantida em todos os anos que se seguiram à compra da vila, exceto nos anos de 2020 e 2021, por conta das restrições impostas pela pandemia de COVID19.

MÉTODO

Para respondermos a estas questões, será necessário discutirmos um pouco da história de Paranapiacaba, desde seu surgimento e crescimento até a sua decadência, com o advento do turismo como uma alternativa de manutenção da vila e de sua população, para então entendermos sob quais bases essas políticas de fomento ao turismo foram construídas, como se deu sua implementação e desenvolvimento ao longo dos anos, e como o turismo tem sido abordado atualmente - com enfoque para a realização do festival de inverno, que terá sua 23º edição em 2024.

Para isto, será realizada uma pesquisa de caráter qualitativo, a partir dos seguintes métodos: (1) revisão bibliográfica a partir de documentos de fonte primária e secundária; (2) entrevistas semi estruturadas e direcionadas; (3) visitas e análises em campo; (4) análise do material levantado.

Esse percurso será narrado através de três capítulos: no primeiro, será apresentada a Vila de Paranapiacaba, com enfoque para a sua situação no início do século XXI, momento em que uma infraestrutura para turismo passa a ser pensada e em que o Festival de Inverno surge. A história da Vila, refletindo a história do próprio transporte ferroviário brasileiro, chega ao seu período de decadência e aos consequentes movimentos para preservá-la, que irão resultar nas mobilizações para a sua patrimonialização formal e tombamento, no processo para a aquisição da Vila pela Prefeitura de Santo André e na estruturação de suas políticas de gestão mais contemporâneas. Dentre as medidas propostas para a preservação e desenvolvimento socioeconômico da Vila, está a valorização de seu patrimônio a partir do turismo.

No segundo capítulo, iremos definir que turismo é este proposto para Paranapiacaba. Para isso, este capítulo busca trazer os conceitos e modelos teóricos que dão base à construção das políticas para turismo e às discussões abordadas, chegando à definições centrais que

trarão as ferramentas de análise necessárias para discutirmos a questão do turismo em áreas de preservação e, mais propriamente, em Paranapiacaba.

A partir da definição de conceitos feita no segundo capítulo, nosso objetivo será trazê-los para o contexto específico de Paranapiacaba no terceiro, para falarmos de como eles foram introduzidos e como serviram de base para o desenvolvimento das políticas e diretrizes para turismo da Vila e dos modos de gestão de turismo que adotados, com destaque para o planejamento e realização do Festival de Inverno de Paranapiacaba. Para tanto, será feito, primeiramente, um percurso histórico sobre o desenvolvimento do turismo em Paranapiacaba, desde suas raízes no turismo de base comunitária e planejamento participativo até os processos que os trouxeram aos moldes atuais. Em um segundo momento do capítulo, chegaremos ao tema central de nossa discussão: o Festival de Inverno de Paranapiacaba. Após a análise mais ampla de como se deu a implantação e o desenvolvimento das políticas para turismo na Vila, nosso intuito é analisar seus reflexos especificamente no Festival de Inverno, considerando que este é o carro-chefe de seus eventos turísticos. Neste capítulo, nossa discussão partirá não apenas da revisão bibliográfica, mas também das vivências e relatos daqueles que estão diretamente envolvidos com o evento - seja auxiliando em sua elaboração ou apenas lidando com as suas consequências.

CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa encontra-se em fase de desenvolvimento, com previsão de término para o final do segundo semestre de 2024. Nosso objetivo é elaborar uma narrativa que nos conduza pela história de Paranapiacaba, com enfoque para a sua situação no início do século XXI. Chegaremos até ao período caracterizado por sua decadência, vinculada ao declínio da própria ferrovia, e aos movimentos para preservá-la, apresentando os processos de tombamento, de aquisição da vila pela Prefeitura de Santo André e a estruturação de suas políticas de gestão contemporâneas, com enfoque para as ações voltadas ao turismo. Essa vocação turística, exemplificada pelo Festival de Inverno, será discutida a partir da base sobre a qual ela foi construída - o turismo de base comunitária -, percorrendo as políticas de gestão que foram desenvolvidas para o tema e a sua evolução, chegando até o momento presente e às possíveis respostas à nossa questão de pesquisa.

Esta conclusão não busca elaborar uma receita para as soluções no modelo de gestão de turismo em Paranapiacaba ou para a estruturação do Festival de Inverno, e sim fornecer um diagnóstico da situação atual, a partir de uma análise histórica, que aponte caminhos possíveis baseados nas experiências observadas e fontes analisadas.

NOTAS

Este texto faz parte da pesquisa de mestrado da autora, realizada junto ao programa de Planejamento e Gestão do Território da Universidade Federal do ABC (UFABC) sob orientação da Professora Doutora Silvia Helena Facciolla Passarelli.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMPARINI, C.; NASCIMENTO, A. P.; FRANCOS, M.; FERREIRA, M. Etnoecologia Do Cambuci (Campomanesia Phaea (O. Berg) Landrum) Pela População De Paranapiacaba, Sudeste Do Brasil. **Revista em Agronegócio e Meio Ambiente**, Maringá, (PR). 2017. DOI: http://dx.doi.org/10.17765/2176-9168.2017v10n4p1179-1203

CRUZ, T. F. S. **Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas**. 2013. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Doi:10.11606/T.16.2013.tde-03072013-112559.

D'AGOSTINI, F. F.; ABASCAL, E. H. S. Vila Ferroviária de Paranapiacaba: patrimônio, identidade e imagem como motores de desenvolvimento. **Paranoá: Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**. Brasília, [S.I.], n. 13: XIII SHCU: Tempos e Escalas da Cidade e do Urbanismo, p. 137-144, 2014. Disponível em: https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/issue/view/396.

FIGUEIREDO, V. G. B.; RODRIGUES DA SILVA, R. A. (Org). **Paranapiacaba: um patrimônio para a humanidade**. São Paulo: Editora Marquise, 2014.

REIS FILHO, N. G. Santo André - Vila Ferroviária de Paranapiacaba. In: REIS FILHO, N. G.; FINGER, A. E. (Org). **Pareceres do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural: cidades históricas, conjuntos urbanísticos e arquitetônicos**. Brasília, DF: Iphan, 2016, p. 293-299.

TORRES, P. H. C.; PASSARELLI, S. H.; PARALEGO, Z. M. Paranapiacaba: A relação conflituosa entre patrimônio e planejamento. In: RAMOS, R. F.; SULAIMAN, S. N.; PASSARELLI, S. H.; JACOBI, P. R. (Org). **Paranapiacaba: conflitos, saberes e perspectivas de desenvolvimento na macrometrópole paulista**. Santo André, SP: EdUFABC, 2021, p. 45-52.

A produção manufatureira de tijolo cerâmico no Velho Oeste Paulista: a sua expansão em Jundiaí a Piracicaba no século XIX

Naiara Cristine Spiller <naiara.spiller@unesp.br>

Eduardo Romero de Oliveira <eduardo.romero@unesp.br>

INTRODUÇÃO

A expansão cafeeira pelo interior de São Paulo no século XIX impulsionou um crescimento demográfico e econômico, e com isso o aumento no número de construções, tanto habitacionais como as relacionadas à ferrovia. Formas construtivas tendo como matéria-prima o barro são utilizadas a partir da pré-história, desde a taipa, o adobe até chegar ao tijolo cozido.

Este trabalho se debruça em entender como aconteceu a dispersão desse tipo de fábrica pelo Velho Oeste Paulista a partir de meados do século XIX. Para isso, serão destacadas algumas análises feitas em fontes primárias relacionando-as com afirmações de outros autores, com a finalidade de compreender quais os fatores específicos e regionais que proporcionaram uma expansão no uso do tijolo na construção civil e sua relação com a ferrovia e o aumento demográfico.

A DEMANDA DO TIJOLO NAS FAZENDAS DE CAFÉ

No século XIX a realidade socioeconômica do interior de São Paulo foi transformada com a introdução da cultura do café. Em Campinas, já constavam nas estatísticas agrícolas desde 1805 a produção cafeeira, mas só em 1867 é que chegam as linhas de trem, responsáveis por substituir com grande rapidez as matas virgens por um “oceano de cafezais” (LEMOS, 2015).

As fazendas foram pioneiras no uso do tijolo em suas construções, ainda na primeira metade do século XIX, sendo comum após 1850 “a existência de olarias nas fazendas de café, produzindo tijolos em quantidades compatíveis para suprir a demanda das obras e construções” (ALAMBERT, 1994, p.55).

Alicerçado por buscas feitas em artigos do jornal O Estado de São Paulo e Gazeta de Campinas e em almanaques, como o Almanak da Província de 1873, e outros dentro do recorte temporal deste trabalho, é possível indicar que existia uma quantidade considerável dessas fábricas nas fazendas. Ao analisar os trechos encontrados nos jornais, pode-se entender que o excedente do material produzido era vendido, por vezes, na área urbana.

Porém, a maioria destas descrições identificadas nas fontes primárias tem relação com a venda das propriedades rurais:

> Terras a venda
> João de Barros Machado Campos vende o seu sitio das <<Palmeiras>>, todo dividido com optimas pastarias fechadas, casa de morada, olaria, engenho, paióes, casa de tropa, e outras bemfeitorias, e muito boas terra de cultura sendo algumas de matta virgem; e contém alguns cafesaes. (…). (GAZETA DE CAMPINAS, 13 ago 1874, p.4).

Ao analisar outra fonte primária, aqui o Almanach da Província de 1873, novos dados foram encontrados. O trecho dispõe de outras informações sobre uma olaria localizada em uma fazenda, no município de Mogy-Mirim, que se refere à fábrica como “grande olaria de telhas e tijolos” (ALMANACH DA PROVÍNCIA, 1873).

> COLONIA NOVA LOUZÃ
> Proprietario, Commendador João Elisiario de Carvalho Montenegro
> Esta fazenda, situada a 2 ½ léguas da Freguezia do Espirito-Santo do Pinhal, Municipio de Mogy-Mirim(...). Existem dous moinhos, grande olaria de telhas e tijolos, abobadada como as da Europa; casa e machina de descaroçar; agua sufficiente encanada para as hortas e cozinha, com esgotos para as já servidas sahirem em direção ao ribeirão vizinho. (ALMANACH DA PROVÍNCIA, 1873, p.487).

A partir da análise das fontes primárias aqui citadas foi realizado um levantamento das olarias existentes no estado de São Paulo entre os anos de 1873 e 1913, demonstrado nas Figuras 1 e 2, e foram contabilizadas 737 unidades deste tipo de indústria. Considera-se uma margem de erro na contagem, por conta do acesso a outras fontes não consultadas.

Não é possível precisar a quantidade destas fábricas que estavam situadas na área rural, porém, baseado nos indícios encontrados nas consultas feitas nas fontes primárias acima citadas e nas afirmações da bibliografia sobre a temática apresentada, podemos evidenciar que a maioria das olarias estavam situadas nas zonas onde havia presença massiva de fazendas de café.

A FERROVIA E O TIJOLO NAS SUAS CONSTRUÇÕES

As ferrovias tiveram papel importante dentro do desenvolvimento da indústria do café e do crescimento demográfico na província de São Paulo, tornando-se uma das atividades mais relevantes dentro do complexo cafeeiro (CANO, 1977). Foram analisados os relatórios da Companhia Paulista, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Companhia União Sorocabana e Ituana, pois estas empresas atendiam as cidades listadas no recorte espacial deste trabalho, a fim de encontrar informações de construções realizadas em tijolo. Verificou-se nesta análise que o tijolo foi utilizado em quase todas as tipologias de construções, e com formas de aplicações diferentes.

> Casas de guarda. O empreiteiro tem cumprido seu contracto satisfatoriamente. A casa sobre o cruzamento da estrada de Agoa Choca ficou acabada antes do prazo estipulado e o mesmo sucede á da sahida de Campinas; em ambas o empreiteiro fez por sua conta paredes de tijolo em vez de tabiques sobre páo á pique nas partes que pelo contracto tinham de ser construídas dessa forma. (COMPANHIA PAULISTA, ago 1874, p.57).

Ademais, foram obtidos outros trechos em outras datas, em documentos como o demonstrado acima, indicando a utilização de tijolo em obras de infraestrutura.

> Construiu-se um pontilhão com encontros de pedra e arco de tijolo, de 2,m98 de vão e largura para duas linhas no kilometro 106. (COMPANHIA PAULISTA, abr 1892, p.154.

Nesse mesmo relatório é relatado o emprego do material aqui estudado na construção de armazéns na esplanada da estação ferroviária de Campinas:

> Foi contractada a construcção de dous grandes armazéns na explanada da estação de Campinas, sendo um para o serviço de baldeação com a Companhia Mogyana (...)
> O primeiro destes armazens já está com parte dos alicerces construída e em começo a alvenaria de tijolo das paredes exteriores. (COMPANHIA PAULISTA, abr 1893, p.219).

De acordo com Lemos (2015), a aplicação do tijolo em alvenarias para vedação não era comum no período, porque havia ainda certa desconfiança da resistência do material. Como é possível verificar no trecho acima, tal afirmação pode ser questionada, já que a referência da aplicação do material em outras funções além das estruturais é recorrente em várias partes dos relatórios consultados.

Também foram analisados os relatórios da Companhia Ituana de Estradas de Ferro e os da Sorocabana. Na primeira não foram encontrados registros diretos do uso de tijolo, já nos referentes à segunda empresa vários apontamentos foram obtidos, como no trecho abaixo que cita construções de nove estações diferentes, onde o tijolo foi aplicado:

> Estações
> Além da estação de Campinas, existem na linha primitiva as estações de Anhumas, Tanquinho, Jaguary, Resaca, Mogy-mirim, e no ramal do Amparo as de Pedreira, Coqueiros e Amparo. Essas estações foram todas construidas de pedra ou tijolo, e suas accommodações e solidez condizem com a importância de população e cargas a que têm de servir. (COMPANHIA MOGYANA, 1878, p.37).

Também, é possível encontrar registro do uso do tijolo para a construção de latrinas e cisternas; verifica-se que com o decorrer do tempo o emprego desse material se tornou mais comum e sua aplicação se deu em todo o tipo de construção e estrutura.

> Ramal de Santa Rita do Paraizo
> (...)
> Estação de São Joaquim – Construiram-se duas casinhas de tijollo para latrina, sendo uma no quintal da estação e outra no lado da casa da turma 13.
> (...)
> Construiram-se 3 cisternas tijolladas, sendo uma ao lado da casa da turma 5, outra próxima á casa do Mestre de linha, em Salles Oliveira, e a terceira no quintal da estação de São Joaquim.
> A cisterna da turma 9 foi aprofundada e revestida de tijollo. (COMPANHIA MOGYANA, jun 1903, anexo 8, p.179).

A partir da análise dos relatórios das companhias ferroviárias, junto com Lima (2022), foi feito um levantamento no número de construções realizadas com tijolos, e estimou-se o número de 3.606 obras de variadas tipologias de edificações e de infraestrutura. Os

resultados encontrados na análise aqui descrita é que boa parte das construções a partir de 1870 eram feitas em tijolo, e que tal técnica construtiva foi sendo cada vez mais utilizada com o passar do tempo. Este argumento tem como fundamento o fato de que no início dos relatórios o material cerâmico era citado com frequência, e com o desenvolvimento e crescimento das ferrovias, não há mais o apontamento da técnica usada, entendendo que o uso de tijolo se tornou comum.

O USO DO TIJOLO E SUA RELAÇÃO COM A DENSIFICAÇÃO DEMOGRÁFICA

Neste item a proposta é destacar como a indústria cafeeira e a expansão da ferrovia proporcionaram um aumento da população na província, e um consecutivo aumento no número de construções residenciais e de outras indústrias, e como isso influenciou a produção e uso do tijolo. A bibliografia faz algumas afirmações relativas ao início do uso do tijolo nas edificações no interior de São Paulo, mas por vezes não especifica ou pormenoriza como isso aconteceu de fato, como comenta Lemos (1989):

> Como se deu o início da fabricação sistemática de tijolos entre nós, à vista da crescente demanda, não sabemos bem. É possível que tenha surgido aqui e ali, nas proximidades das jazidas de barro bom, as pequenas olarias de fabrico manual, fazendo concorrência aos estabelecimentos que já produziam telhas e ladrilhos. (LEMOS, 1989, p.41).

Parte dos autores tributam à expansão cafeeira a intensificação do uso deste material nas construções, antes mesmo da aplicação em edificações na capital (Alambert, 1994), além de ser propulsor do crescimento de cidades pela província. A formação e desenvolvimento do complexo cafeeiro conta não apenas com a atividade principal de colher café, mas com várias outras atividades fundamentais para a expansão dessa atividade agrícola, que com ela se ampliaram, como a atividade industrial e o crescimento urbano (CANO, 1977). Assim, podemos argumentar que a agricultura do café teve parte no crescimento no número de olarias presente em São Paulo, sob o entendimento de que estas eram consideradas indústrias e de que além da necessidade de consumo do tijolo pelas fazendas e ferrovias, o crescimento urbano gerou mais demanda pelo material, afirmação baseada nos indícios encontrados e alguns desses serão aqui demonstrados.

Com o objetivo de comprovar alguns argumentos defendidos pela bibliografia citada, foram consultados os arquivos digitais do jornal Gazeta de Campinas, O Estado de São Paulo e do Almanach da Província de 1873, com o intuito de encontrar nas fontes primárias indicações sobre as olarias presentes no perímetro urbano. Os dados encontrados, e que aqui serão demonstrados, tratam de anúncios de jornais sobre venda de tijolos ou da própria olaria.

Como já comentado, muitas destas notas de jornais tratam da região de Campinas, entre a década de 1870 e o final do século XIX, demonstrando que na localidade o uso deste material cerâmico já era consolidado. O registro abaixo pertence à Olaria de Sampaio Peixoto, já ilustrada neste trabalho; no anúncio há indicação dos preços praticados sobre os produtos:

> OLARIA
> Em Campinas
> Propriedade de A.C. Sampaio Peixoto
> Preços dos tijollos por milheiro na obra dentro da cidade

> Tubos para encanar agua e dessecar terrenos. 80$000
> Tijollos para ladrilhos imprensados. 80$000
> Ditos para ladrilhos não imprensados. 70$000
> Ditos para construcção imprensados. 55$000
> Ditos para construcção não imprensados. 45$000
> Ditos para construcção menores (furados). 40$000
> Ditos para muros e paredes internas. 32$000
> Ditos para imprensados para poços. 70$000
> N.N. O comprador que quizer por sua conta conduzir os tijollos terá um abatimento de 5$000 réis em cada milheiro, e quando o numero exceder de dez milheiro terá também um abatimento dos preços acima. (GAZETA DE CAMPINAS, 29 jun 1870, p.2).

O argumento de que o havia uma demanda significativa pelo tijolo cozido na região é resultante da identificação de várias outras notas publicadas no mesmo jornal, no período citado, de diversas outras fábricas de tijolos e/ou locais onde havia venda de produtos diversificados, assim como este outro anúncio, que nos oferece informações sobre a quantidade de tijolos fabricados, e quantos destes foram utilizados em obras na região, outro indicativo de que no período a alvenaria de tijolos já era uma técnica conhecida e de uso em expansão:

> SOROCABA
> A fabrica do Ypanema póde rivalizar com as melhores da Europa na venda dos seus produtos, considerando-se a insignificância do capital empregado em matas relativamente ao preço que igual zona custaria lá.
> A olaria da fabrica produziu em cinco mezes 300 milheiros de tijolos, e o forno de cal, no mesmo tempo, 80 móios.
> Forão assentados na construção de diversas obras 260 milheiros de tijolos, 450 metros cúbicos de alvenaria, 3.600 metros quadrados de reboco e 610 metros quadrados de telhado, além de outros trabalhos menos importantes. (ALMANACH DA PROVÍNCIA, 1873, p.376).

Os anúncios aqui demonstrados preenchem algumas lacunas legadas da bibliografia, e reforçam a argumentação de que o crescimento demográfico e urbano colaborou para a expansão do uso do tijolo.

CONCLUSÃO

As cidades do interior avançaram primeiro no uso do tijolo, em detrimento à capital, justamente por conta da produção cafeeira, que estava em constante melhoramento de tecnologias (ALAMBERT, 1994). Com a finalidade de exemplificar os argumentos aqui levantados foram elaborados dois mapas (Figura 1 e 2) que comparam a quantidade de olarias, expansão das linhas férreas e o crescimento demográfico, demonstrando de forma gráfica a relação aqui construída.

No mapa que representa o período entre 1872 e 1899 (Figura 1), é possível perceber que as cidades por onde percorrem as linhas de trem, possuem olarias, e Campinas é a que detém a maior quantidade delas.

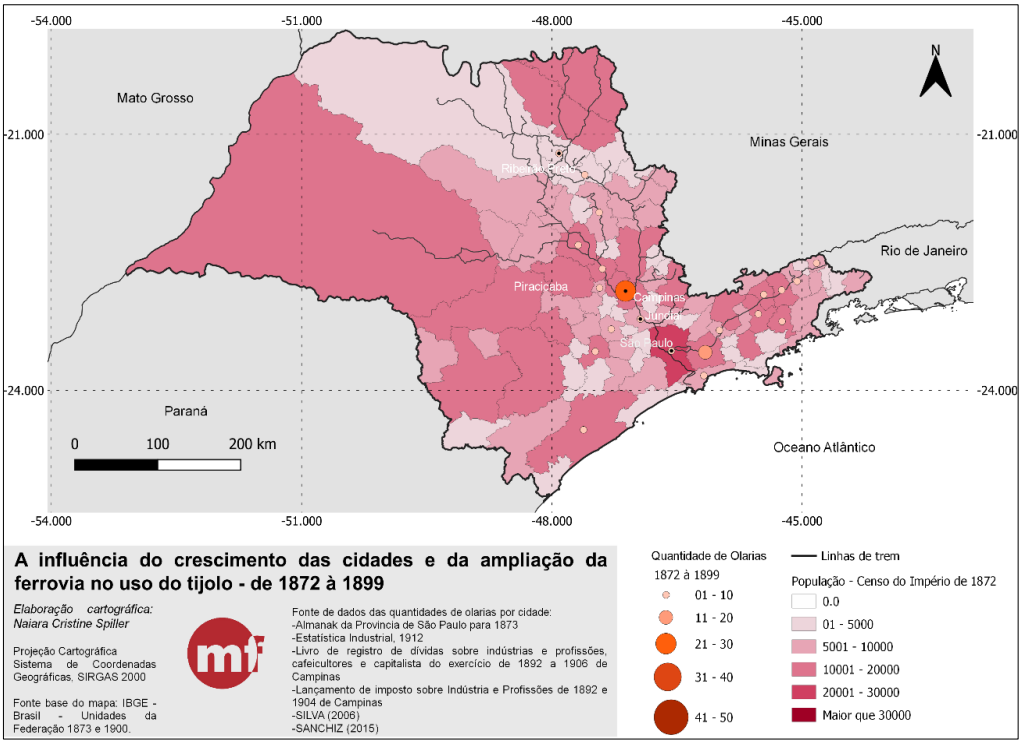


Figura 1 - A influência do crescimento das cidades e da ampliação da ferrovia no uso do tijolo - de 1872 à 1899. Fonte: Mapa elaborado pelo autor

No segundo período, entre 1900 e 1912 (Figura 2), a mesma correlação permanece, porém, algumas das cidades mais interioranas ganham volume populacional, e a distribuição de fábricas de tijolo não é mais homogênea, com alguns pontos de maior concentração, porém, Campinas continua sendo a que possui mais olarias.

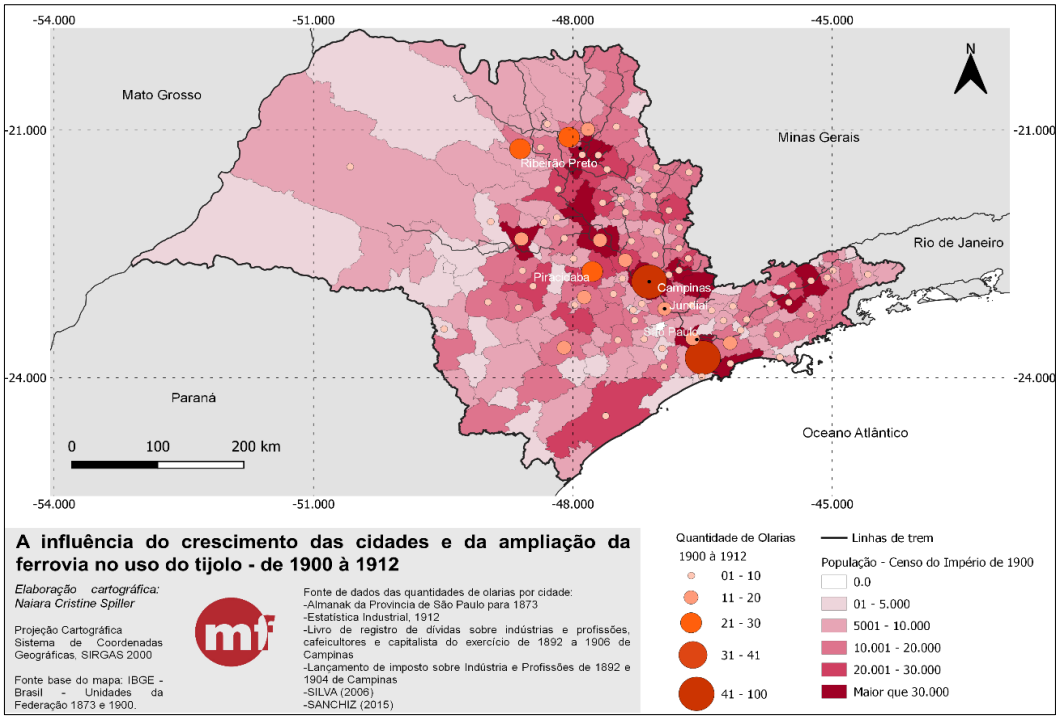


Figura 2 - A influência do crescimento das cidades e da ampliação da ferrovia no uso do tijolo - de 1900 à 1912. Fonte: Mapa elaborado pelo autor

Assim, baseado nas indicações aqui feitas, conclui-se que a expansão das fazendas de café pelo interior de São Paulo foi fator determinante para a ampliação da ferrovia e o crescimento das cidades, e que todos esses aspectos combinados influenciaram o aumento da demanda e do uso do tijolo cozido neste território, a partir de 1850.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALAMBERT, Clara Correia. Tijolo em São Paulo: modos de fabrico e aplicação nas construções. Em: LOPES, J. M.; LIRA, J. (Eds.). **Memória, Trabalho e Arquitetura**. Estudos CPC. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013. p. 368.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa Eduardo & Henrique Laemmert, 1873.

CANO, Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. Rio de Janeiro: DIFEL, 1977.

COMPANHIA MOGYANA. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviais para a sessão da Assembléa Geral**. São Paulo, 1878.

COMPANHIA MOGYANA. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviais para a sessão da Assembléa Geral.** São Paulo, jun 1903.

COMPANHIA PAULISTA**. Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviais para a sessão da Assembléa Geral.** São Paulo, ago 1874.

COMPANHIA PAULISTA. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviais para a sessão da Assembléa Geral**. São Paulo, abr 1892.

COMPANHIA PAULISTA. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviais para a sessão da Assembléa Geral**. São Paulo, abr 1893.

LEMOS, Carlos. **Alvenaria burguesa:** breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café. Nobel, 1989.

LEMOS, Carlos. **Casa Paulista: História das moradias anteriores ao Ecletismo trazido pelo café**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

LIMA, Júlia Tirintan. SPILLER, Naiara Cristine. OLIVEIRA, Eduardo Romero. **Tijolo no interior paulista**: questões sobre o seu uso e produção na primeira república. Anais da V Jornada de Jovens Pesquisadores em História e Patrimônio Ferroviário, 2022. Disponível em: < www.even3.com.br/Anais/ivjjp/446997-TIJOLO-NO-INTERIOR-PAULISTA--QUESTOES-SOBRE-O-SEU-USO-E--PRODUCAO-NA-PRIMEIRA-REPUBLICA>. Acesso em: 30 jul 2023.

OLARIA. Gazeta de Campinas, São Paulo, 29 jun 1870. Disponível em:< http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=091995&pagfis=272.

TERRAS A VENDA. Gazeta de Campinas, São Paulo, 13 ago 1974. Disponível em:< http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=091995&Pesq=olaria&pagfis=1953>. Acesso em: 11 jul 2022>. Acesso em: 11 jul 2022.

Paisagem do aço: a indústria e o desenvolvimento da cidade de Ipatinga, Minas Gerais

Júlia Azevedo Santiago Pereira <azevedojuh16@gmail.com>

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como objetivo analisar a relação entre a construção da Usiminas - Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais, o desenvolvimento da cidade de Ipatinga, no Vale do Aço no Estado de Minas Gerais e as consequências da queda de suas atividades e redução de suas operações nas últimas duas décadas. A Usiminas (figura 1) é uma empresa siderúrgica brasileira cuja produção e comercialização é voltada para aços planos. É considerada líder no segmento que atua, foi privatizada e hoje possui capital aberto.

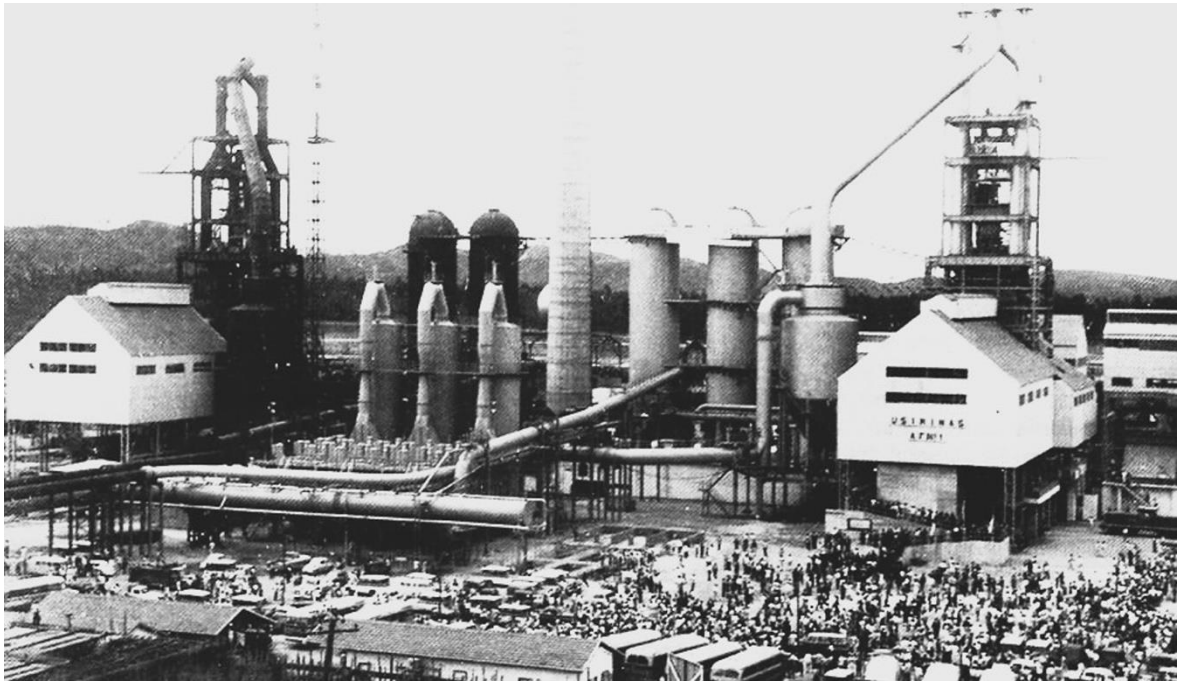


Figura 1. Altos-fornos[57] da Usiminas, 1960. Fonte: Diário do Aço (2024[2017]).

Para Freitas (2011a), existe uma sincronicidade entre a construção da Usiminas e a cidade de Ipatinga. Para além da sua construção no território, encontra-se uma concepção

[57] Alto-forno é a denominação dada ao forno de forma cilíndrica, vertical, com dimensões variáveis onde se movimentam gases quentes e matéria de queima para obtenção do ferro-gusa e a escória. O primeiro é destinado a fabricação do aço e o segundo é beneficiado e utilizado em outras atividades econômicas (USIMINAS, 2024a).

cultural, de modo que o processo emancipatório e de desenvolvimento da cidade apenas foi possível a partir da presença da Usiminas. De forma análoga, a execução de um projeto tão extenso em uma região tão precária, somente seria possível mediante trabalho de operários e moradores inseridos em uma dinâmica disruptiva, repleta de tensões sociais e políticas, gerando problemas distintos para a maioria expressiva dos agentes envolvidos no fenômeno estudado.

A cidade de Ipatinga (SOUZA, 2018) seguiu o modelo de cidade-empresa, vinculada ao setor siderúrgico, onde os principais elementos que a compõem garantiram o seu funcionamento a partir da promoção do emprego e do desenvolvimento econômico, social e urbano. Os debates sobre privatização da Usiminas em 1991 indicaram os impactos negativos que poderia acarretar na economia da região se houvesse a transferência dos complexos ativos construídos na cidade, com iniciativa e dinheiro público para o capital privado. Impactos que acabaram por se confirmar. Na atualidade, iniciativas como o do Fórum de Desenvolvimento Econômico buscam inserir na agenda governamental a necessidade do incentivo de uma economia diversificada e menos dependente da siderurgia.

MÉTODO

Os procedimentos metodológicos adotados para esta pesquisa acadêmica são de natureza aplicada com abordagem qualitativa. Segundo seu objetivo, ela é exploratória, descritiva e analítica; segundo suas fontes, ela é tanto bibliográfica como de campo. A pesquisa se apoiou em fontes bibliográficas secundárias a partir de referencial teórico relacionado ao patrimônio industrial, dados históricos relacionados à Usiminas, bem como materiais fotográficos e dados georreferenciados. A pesquisa de campo se apoiou na experiência no território a partir de conhecimento prévio e vivências na região, bem como incursões locais para compreensão da problemática apresentada.

RESULTADO E INTERPRETAÇÕES

Ipatinga

Situada no Leste de Minas Gerais, Ipatinga (Figura 2) é uma cidade localizada na região do Vale do Aço, a 217km de Belo Horizonte, cuja economia é predominantemente voltada para a produção industrial. De acordo com o censo IBGE, em 2022 a população residente era de 227.731 pessoas. É considerada uma cidade com alta densidade demográfica (1.381,16 hab/ m2), sendo o décimo primeiro município mais populoso do estado, com 99,25% de seus moradores em área urbana e apenas 0,75% na zona rural. Ipatinga exerce o papel de polo para a região pela sua infraestrutura já consolidada, com equipamentos públicos de saúde, cultura, lazer e esportes com importantes ativos ambientais por estar inserida dentro da Mata Atlântica com rica biodiversidade (IBGE, 2024b; IPATINGA, 2024a).

De acordo com o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Artístico de Ipatinga, a cidade possui 16 bens de caráter material e imaterial tombados em âmbito municipal sob a Lei n°0689 de 02 de outubro de 1980, com origem no projeto n°035/80, sancionado no mesmo ano (IPATINGA, 2024b).

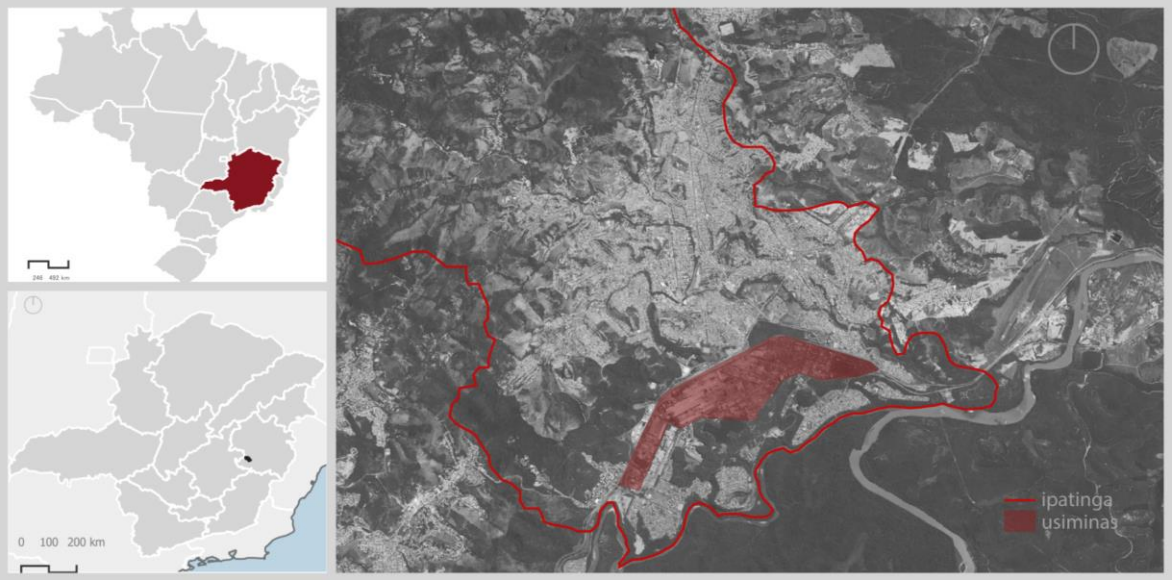


Figura 2. Mapa de localização de Minas Gerais em relação ao país e de Ipatinga e Usiminas em relação ao munícipio. Elaborado pela autora com base em IBGE e Google Earth. Fonte: IBGE (2024), Google Earth (2024).

Ipatinga antes da Usiminas

No que se refere à conformação territorial e morfológica de Ipatinga no período anterior à construção da Usiminas, a mesma poderia ser sintetizada pela relação entre duas ocupações urbanas e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) (Figura 3). As duas vilas, até então, eram distritos do município vizinho, Coronel Fabriciano – Vilarejo Ipatinga e Barra Alegre, também conhecida como “Água Limpa”.

Figura 3. Estação Vila Ipatinga, 1955.Fonte: Câmara Municipal de Ipatinga (2024[2011]).

Apesar de estarem situadas em um mesmo recorte territorial, as vilas foram construídas mediante singularidades sociais, culturais e mesmo a partir de ordenamentos diferentes. O vilarejo de Ipatinga é o mais antigo e, apesar de não possuir ano de origem registrado, está citado em 1948 na lei estadual n° 336, que fundou a cidade de Coronel Fabriciano. O vilarejo se encontrava em um contexto mais distante da construção da linha férrea, pertencente à economia do carvão, e as pessoas viviam de agricultura de subsistência, através de trocas de seus produtos e serviços, e as atividades assalariadas ainda não faziam parte do sistema econômico da região (Cb), Em 1933, já se encontravam registros de um pequeno vilarejo chamado Água Limpa, que se desenvolveu às margens da linha férrea, em uma área central do atual município de Ipatinga, conhecido como Barra Alegre, não possuindo mais que 300 moradores inseridos em uma região com infraestrutura precária (FREITAS,2011a).

A partir de 1953, ambas as vilas se tornaram distritos pertencentes a Coronel Fabriciano. Entre o ano de 1956 e 1957, o Governo Federal decidiu pela construção das Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais no distrito de Ipatinga e esta decisão impactou diretamente no adensamento da região.

Água Limpa (ou Barra Alegre) (figura 4), que também possuía aproximadamente 300 moradores, tinha sua economia baseada na derrubada de matas para fabricação de carvão usado como combustível nos altos-fornos da Companhia Belgo Mineira (GUERRA,1995). Além disso, Água Limpa estava localizada em uma área isolada dos centros urbanos, em uma região precária, sem infraestrutura básica de saneamento, com casos de doenças endêmicas, e alta taxa de criminalidade. Segundo Freitas (2011a), o lugar também possuía problemas relacionados com a parcialidade das autoridades policiais da época

Figura 4. Rua São José, centro de Ipatinga,1960. Fonte: Câmara Municipal de Ipatinga (2024[2011]).

No mesmo período que o Governo Federal construiu as usinas em Minas Gerais, o Governo Estadual, decidiu pela construção da primeira unidade da Usiminas, a Usina Intendente Câmara em Água Limpa. O anúncio do projeto repercutiu na expansão

demográfico da região. Ao final da década de 1950, o distrito que até então possuía cerca de 300 moradores, como mencionado, passou a abrigar aproximadamente 50.000 habitantes em 1970 (PAULA,1997). A antiga vila de Água Limpa, que já possuía problemas de infraestruturas não solucionados, com a chegada desse contingente de novos habitantes em busca de oportunidades e trabalho se alterou e sua paisagem se transformou em um desorganizado conjunto de "barracos" improvisados com as próprias caixas de madeiras que traziam os equipamentos para construção da usina. É neste contexto repleto de tensões sociais que, em 1964, Ipatinga se emancipou. E é a partir deste marco, que a história da construção e desenvolvimento da cidade se misturaram com a construção e desenvolvimento da siderúrgica (FREITAS, 2011a).

História da Usiminas

No ano de 1955, Juscelino Kubitschek de Oliveira, assumiu o cargo de presidente do país. Seu Programa de Metas, buscou incentivar a industrialização e o desenvolvimento do mercado interno brasileiro, por meio de uma parceria entre o Governo Federal junto ao sistema privado estrangeiro, que importava suas tecnologias, bem como o subsídio de novos projetos estatais. Foi neste contexto político que foi fomentado a elaboração do projeto Usina Intendente Câmara (USIMINAS,1990).

Posteriormente, em 1956, o distrito de Ipatinga recebeu a visita de uma comissão composta pela Federação Japonesa do Ferro e Aço, com o diretor da empresa Yawata Iron and Steel, Dr. Masao Yukawa, junto ao embaixador do Japão Yoshiro Ando, para a elaboração de um estudo preliminar que considerava a viabilidade de um investimento voltado à construção de uma usina siderúrgica na região do Vale do Rio Doce. Como resultado, foi apresentado um relatório demonstrando a vocação da região para execução do projeto. O relatório apresentava como pontos positivos o relevo da região, sua relação com a Estrada de Ferro Vitória-Minas, assim como Itabira. Outrossim, a proximidade do distrito de Ipatinga com as usinas de Mannesmann, da Belgo-Mineira e da Acesita, localizadas em Timóteo também foram fatores relevantes para aprovação da proposta (USIMINAS,1990).

Em 1958 começaram as obras para instalação da Usina Siderúrgica Intendente Câmara (figura 5 e 6) e em 1962 a usina foi inaugurada. A mesma teve seu funcionamento ativado de forma gradativa, após o acionamento do primeiro alto-forno. Resumidamente, o parecer geral da Usiminas na década de 1960 poderia ser sintetizado pelos conflitos internos, busca de equilíbrio financeiro e reconhecimento tecnológico nacional. Em 1964 também ocorreu a emancipação política da cidade de Ipatinga, novos investimentos e a empresa passou a avançar em projetos destinados à moradia, educação, saúde e lazer (USIMINAS,1990).

Entre o final da década de 1960 de 1970, por conta das execuções dos novos projetos industriais, a economia brasileira cresceu e se expandiu. Dessa forma, o setor siderúrgico nacional passou a atender uma crescente demanda interna por aço. Entretanto, a capacidade não era suficiente para atender as novas exigências advindas do crescimento da produção industrial. Visando remediar a situação, o governo passou a instrumentalizar as grandes plantas industriais por meio do Plano Siderúrgico Nacional do Governo Médici.

Figura 5. Juscelino Kubitschek crava a primeira estaca fundamental para construção da Usiminas em 1958, rodeado por autoridade. Fonte: Livro Usiminas Conta sua História (USIMINAS,1990)

Figura 6. Usina Intendente Câmara,1960. Fonte: Acervo Biblioteca IBGE (2024a).

Neste mesmo período, a Usiminas havia se consolidado como segunda maior produtora de aço nacional, ao mesmo tempo que passou a lidar com as consequências dos muitos investimentos, como endividamentos e descontrole das finanças relacionadas ao capital social, receita de venda e vulto social (USIMINAS, 1990).

Implicações Sociais

Quando iniciadas as obras da construção da Usina Intendente Câmara, o distrito de Ipatinga passou por um rápido processo de adensamento populacional que acelerou a favelização do distrito e colocou em evidência a divisão do espaço urbano, bem como a hierarquização das relações sociais que amplificam as tensões locais. Em cerca de cinco décadas, Ipatinga passou de uma região desconhecida para uma das cidades mais relevantes economicamente do país. A construção da usina trouxe lucros e progressos tecnológicos para o distrito. Entretanto, a história da execução deste projeto apresentou uma série de contradições, como o episódio que ficou conhecido como "O massacre de Ipatinga" (FREITAS, 2011a).

Apesar da elaboração de projetos que visavam à urbanização da região, os mesmos não foram executados a princípio. Os trabalhadores seguiam jornadas exaustivas, contavam com abrigos lotados, refeitórios que não suportavam a demanda de funcionários, moradia improvisada em "barracos de madeira" em uma região ainda sem acesso a serviços como água, esgoto e energia, com aumento de doenças endêmicas. Mediante à situação, os trabalhadores se organizam politicamente em um movimento em busca de seus direitos e melhores condições de trabalho (figura 7) (FREITAS,2011).

Figura 7. Secretário de Segurança de Minas e o comandante-geral da PMMG chegam na manifestação de Ipatinga,1963. Fonte: Comissão da verdade em Minas Gerais (2024).

Na manhã do dia 7 de outubro de 1963, os mesmos deram início à greve e também se reuniram em frente ao acesso principal da unidade para uma manifestação contra um caso de violência policial, na noite anterior, que levou à prisão de mais de 100 funcionários, impedindo o acesso e funcionamento da siderúrgica. O aumento da tensão entre os mais de 5000 manifestantes e os militares terminou em conflito. Dados oficiais registraram a morte de 8 pessoas, centenas de feridos e a prisão de inúmeros trabalhadores (FREITAS, 2011a).

Modificações Espaciais

Como consequência do episódio de outubro de 1963, segundo fontes oficiais da própria Usiminas, a empresa investiu na construção de um abrigo para mais de 1000 funcionários que chegaram à região. O distrito de Ipatinga não apresentava infraestrutura em número suficiente para atender às projeções de crescimento demográfico, que estimaram 80 mil habitantes até o fim da década de 1970. Por isso, a companhia contratou o arquiteto Rafael Hardy Filho para elaborar um projeto de urbanização que futuramente seria implantado na cidade (figura 8). O plano buscava atender o dinâmica da região e todo o processo urbano, social e demográfico que a princípio contava com a aprovação de Lúcio Costa, que o considerava um projeto "bem concebido e capaz de atender aos propósitos da urbanização programada" (USIMINAS,1990).

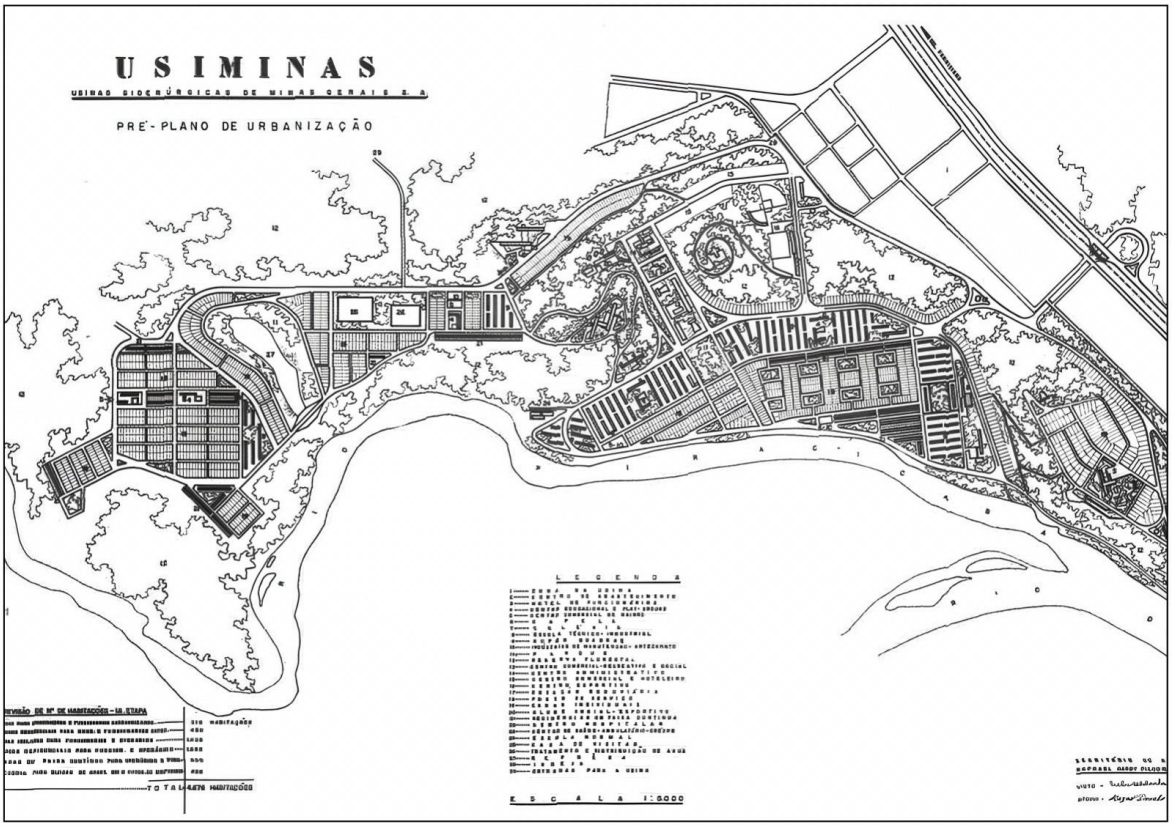


Figura 8. Usiminas, Pré-Plano de Urbanização. Fonte: Usiminas (1990).

Dentre os investimentos realizados pela Usiminas estavam a construção dos alojamentos nos bairros Santa Mônica, Horto e Cariru (figura 9), antiga Vila Operária destinada aos especialistas engenheiros, do bairro Castelo, que abrigava os gerentes e diretores da siderúrgica, bem como os bairros Bom Retiro, Imbaúbas e Areal, que foram destinados aos

técnicos e operadores (USIMINAS,1990). No entanto, as obras foram realizadas gradativamente entre o período de 1958 e 1970. Cada vizinhança seguia com a orientação de ocupações elaborada pelo plano e contava com áreas de vizinhança autônomas com escolas, comércio, saúde e lazer (FREITAS, 2011).

Figura 9. Implantação Vila Operária, Bairro Cariru,1962. Fonte(s): Fonte: PROURB/ FAU-UFRJ; PPG-AU/ FAUFBA (2024)

Privatização da Usiminas e desindustrialização

Como mencionado, a Usiminas foi a primeira estatal brasileira a ser privatizada, ainda no governo do presidente Fernando Collor de Mello, em 1991. O processo gerou discussões, uma vez que o mesmo indicava impactos econômicos significativos para a cidade de Ipatinga e região. O processo se encerrou em outubro do mesmo ano. A partir deste momento, a siderúrgica passou a reduzir suas atividades na planta de Ipatinga, transferindo atividades para outros locais, diminuindo sua capacidade total de operação para 50% e, consequentemente, dispensando funcionários em todos os níveis hierárquicos.

Entre 2006 e 2011, ocorreu uma queda de investimentos no setor industrial do país, com mais desinvestimentos na Usiminas de Ipatinga, houve desligamento de um dos altos-fornos da siderúrgica. Como consequência, houve cortes significativos de postos de trabalho (SOUZA, 2018).

Em contrapartida, seguindo uma tendência mundial à época, ocorreu de forma tênue e gradativa o aumento da contratação de funcionários provenientes de empresas terceirizadas para a descentralização de atividades como os de serviços responsáveis pela manutenção, logística, inspeção de equipamentos, acompanhamento de insumos, tecnologia de informação. Mesmo com as constantes superações de crises, aumento de

produtividade e crescimento da companhia, agora de capital privado, foi possível perceber a tendência de redução do corpo de trabalho da empresa mediante à intensificação da terceirização, bem como a de subcontratações, impactando a economia local com a redução da oferta de emprego não só na usina como na cadeia produtiva (SOUZA, 2018).

Para além das questões econômicas, urbanas e sociais que se aprofundaram nesse momento em Ipatinga com enormes desafios pelas consequências da redução das atividades siderúrgicas e ameaças constantes de cessar a atividade e esvaziar a unidade, persistem ainda as questões da memória coletiva e da identidade dessa população também sob ameaça de perdas e apagamentos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir das análises feitas no estudo, é possível inferir que a construção da Usiminas e o desenvolvimento da cidade de Ipatinga são acontecimentos vinculados que estão entrelaçados no espaço e no tempo. Dois fenômenos complexos que estão imbricados entre si pelas dinâmicas relacionadas aos processos produtivos comuns a estes tipos de sítios industriais. A relação entre a indústria e a cidade aqui estabeleceu-se em um nível de complexidade em que é possível afirmar que a Usiminas é a chave para a compreensão do passado do lugar, na mesma medida e que ela é também uma incógnita para o futuro.

A reflexão proposta retoma a memória de um passado pouco distante, repleto de tensões sociais, onde os moradores de Ipatinga, homens e mulheres responsáveis pela construção tanto da siderúrgica como da cidade se veem às voltas, nestas últimas duas décadas, com novos desafios além dos já mencionados: a desindustrialização, o desaparecimento das atividades industriais que os manteve até o presente, a perda do referencial simbólico de uma cultura responsável pelo assentamento dessa população nesse lugar, a sobrevivência ou não da memória e da identidade desse grupo social assim como a sobrevivência de todo o seu patrimônio material e imaterial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CÂMARA MUNICIPAL DE IPATINGA. Fotos Antigas. **Fotos antigas do município**. Ipatinga: 2011. Disponível em https://www.camaraipatinga.mg.gov.br/fotosAntigas. Acesso em: 15 de jun. 2024.

CENTRO DE MEMÓRIAS USIMINAS. **História(S**). MG: Instituto Usiminas. 2024.

COMISSÃO DA VERDADE EM MINAS GERAIS. **Fotos e imagens sobre o massacre de Ipatinga**. Disponível em http://www.comissaodaverdade.mg.gov.br/handle/123456789/682. Acesso em: 15 de Jun. 2024.

DIÁRIO DO AÇO. **55 Anos de uma História e Qualidade**. Disponível em: https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0054170-55-anos-de-uma-historia-e-qualidade. Acesso em: 21 de Jun. 2024.

FREITAS. G.V.R. **Ipatinga (1950 - 1970): Uma ideia sobre a história do município sem ser a presença da Usiminas**. 2009. Trabalho de monografia (Bacharelado em história). Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

FREITAS. G.V.R. **Entre divisas, divisores e um massacre: a emancipação da não construída cidade de Ipatinga - MG**. 2011., Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2011a.

FREITAS. G.V.R. **Ipatinga (1950-1964): Apontamentos sobre a constituição de uma cidade siderúrgica**. In: XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, 2011. **Anais**... São Paulo: USP. 2011. p. 1-16. julho 2011b.

GOOGLE EARTH. **Ortofoto de Ipatinga**. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-19.47151697,-42.58291021,344.97711659a,32522.82522202d,35y,-10.39669633h,1.51043694t,0r/data=OgMKATA. Acesso em: 20 de jun. 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa geral**.
Disponível em: https://consultabiblioteca.ibge.gov.br/biblioteca/index.php. Acesso em:15 de jun. 2024a.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Portal Cidade. **Ipatinga.**
Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ipatinga/panorama. Acesso em 15 de jun. 2024b.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Malhas Territoriais. **Minas Gerais**.
Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html. Acesso em: 20 de Jun. 2024.

IPATINGA – Prefeitura Municipal de Ipatinga. **Homens em Série: A história de Ipatinga contada por seus próprios personagens**. Ipatinga: Prefeitura Municipal de Ipatinga, V1, 1991.

IPATINGA – Prefeitura Municipal de Ipatinga. **Ipatinga: Uma cidade vocacionada para o desenvolvimento.** Disponível em: https://www.ipatinga.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/ipatinga-uma-cidade-vocacionada-para-o-desenvolvimento/95198. Acesso em: 15 de Jun. 2024a.

IPATINGA – Prefeitura Municipal de Ipatinga. **Lei 630 de 1980**. Dispõe sobre criação e organização do Patrimônio Histórico e Artístico Municipal. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/mg/i/ipatinga/lei-ordinaria/1980/69/689/lei-ordinaria-n-689-1980-dispoe-sobre-criacao-e-organizacao-do-patrimonio-historico-e-artistico-municipal. Acesso em: 15 de Jun. 2024b.

GUERRA, J. B. **Vazio Verde - O alvorecer de Ipatinga**. Ipatinga-Mg: Empresa Jornalística Revisão, Jan. de 1995.

PAULA, J.A. **Biodiversidade, População e Economia: uma região de mata atlântica**. 1.ed. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar; ECMXC; PADCT/CIAMB,1997.

PROURB/ FAU-UFRJ; PPG-AU/ FAUFBA. Emancipação da cidade de Ipatinga (MG). In: **Cronologia do Pensamento Urbanístico**. Disponível em: //cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentação.php? idVerbete =1426&langVerbete=pt#prettyPhoto[inline]/2/. Acesso em: 15 Jun. 2024

SOUZA.S. As relações interinstitucionais de desenvolvimento local em Ipatinga (MG). The interinstitutional relations of local development in Ipatinga (MG). **DRd - Desenvolvimento Regional Em Debate**. v.8, n.2, 2018.

USIMINAS – Usina Siderúrgica de Minas Gerais. Fundação João Pinheiro. **Usiminas conta sua história**. Belo Horizonte, 1990.

USIMINAS – Usina Siderúrgica de Minas Gerais Blog USIMINAS: **Usiminas retoma operações do alto-forno 1 em Ipatinga**. Disponível em: https://www.usiminas.com/blog/releases/usiminas-retoma-operacoes-do-alto-forno-1-em-ipatinga/. Acesso em: 19 Jun. 2024.

Heineken e Ambev: cervejeiras que aquecem a economia de Ponta Grossa-PR

Edson Belo Clemente de Souza <ebelosouza@uepg.br>
Rafael dos Santos <22001903@uepg.br>
Luiz Henrique Toscani <22001803@uepg.br>

INTRODUÇÃO

As indústrias cervejeiras representam uma força motriz para o desenvolvimento econômico. A partir da análise da Heineken e Ambev, localizadas no município de Ponta Grossa-Paraná, (Figura 1), podemos constatar suas relevâncias.

A Heineken nasceu em 1864, em Amsterdã, Holanda e em 1973, a cervejaria iniciou sua produção com o nome de Heineken. Em Ponta Grossa, Paraná, inicialmente, a localidade onde estabelece seu pátio fabril pertencia à Kaiser, desde 1997 até 2010, quando a marca brasileira foi agregada pela Heineken.

Até 2020 a produção da Heineken era de 1,42 milhão de litros por dia, porém com a aprovação de ampliação de sua produção, em agosto de 2022, a fábrica elevou em 117,3% sua produção, totalizando em cerca de 1,13 bilhão de litros por ano.

A Ambev nasceu em 1999, após a união da cervejaria Brahma e a companhia Antárctica, alguns anos após esta união, une-se ao grupo belga Anheuser-Busch, criando assim a Anheuser-Busch Inbev, ou apenas AB Inbev, contemplando mais de duzentas marcas agregadas.

Devido ao seu alto índice de urbanização, em torno de 95%, Ponta Grossa é uma cidade média, desempenha importante papel não só na produção propriamente dita, mas em todas as esferas dos Circuitos Espaciais de Produção, pois integra e comanda a economia em diferentes escalas espaciais, representando “nó de rede”, não só na intermediação como também na articulação e sendo parte da Região Geográfica Imediata (RGI).

Este trabalho tem como objetivo analisar as forças, fraquezas, oportunidades e ameaças dessas indústrias, por meio da matriz SWOT.

Figura 1: Localização da Ambev e Heineken no Município de Ponta Grossa, PR

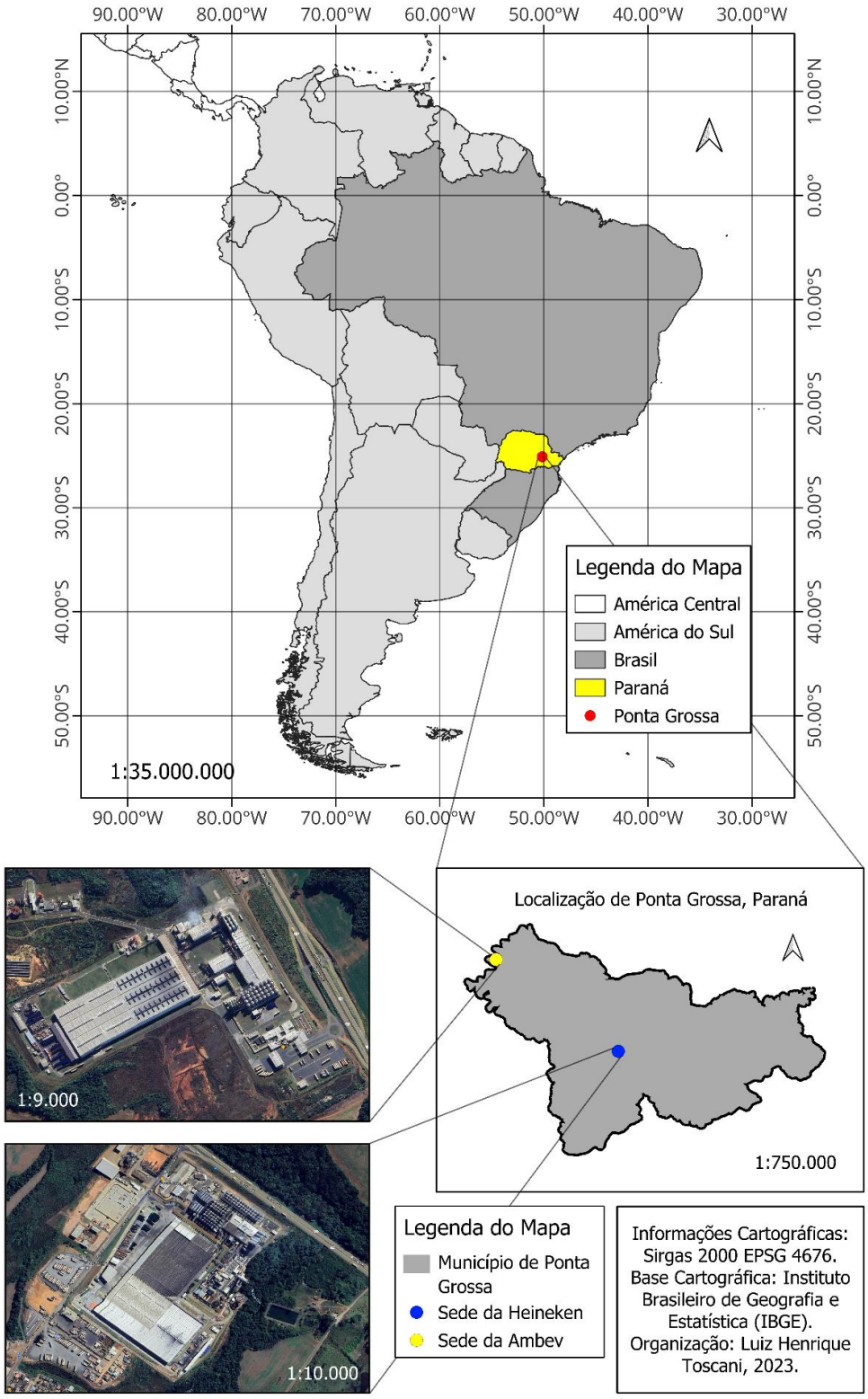


Figura 1: Localização da Ambev e Heineken no município de Ponta Grossa – PR.
Fonte: IBGE. Organização: Luiz Henrique Toscani, 2023.

METODOLOGIA

A utilização da matriz SWOT aplicada no meio de concorrências industriais é de extrema aplicabilidade e a utilização do meio cervejeiro e das principais empresas do ramo, é de relevante importância. Sendo a cerveja uma das bebidas mais consumidas no mundo e no Brasil, que é considerado por muitas pesquisas o top 5 consumidores da bebida alcoólica. A sigla SWOT, origina do inglês, e tem seu significado: *Strengths* (Forças), *Weaknesses* (Fraquezas), *Opportunities* (Oportunidades) e *Threats* (Ameaças). E cada matriz é separada em quatro grupos, cada uma contendo duas de cada matriz, os grupos formam um quadro separado em quatro partes.

A matriz SWOT, desenvolvida na década de 1960, na *Harvard Business School*, está muito relacionada à estratégia, que serve de objeto comparativo, cada empresa deve ter a sua estratégia, e para isso é necessário um planejamento, pois, no caso das cervejarias, há fatores que possam interferir no habitual funcionamento, como uma estiagem e/ou intensas chuvas, e por consequência perda da matéria-prima.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A partir dessa metodologia iremos comparar os elementos que expressam a realidade da Ambev e Heineken para entendermos a relevância das mesmas para o município de Ponta Grossa.

Em questão da Ambev, primeiramente, podemos analisar algumas Forças, como por exemplo: A localização é uma força efetiva à empresa, uma vez que a mesma localiza-se às margens da BR-376, direção noroeste do município (LOCALIZAÇÃO, 2023a).

A Ambev, segundo Sobre (2022), tem uma grande quantidade de marcas agregadas, contando com mais de 200 marcas de bebidas, dentre elas, as cervejas: Brahma, Antarctica, Skol, Budweiser, Corona, Original, Patagonia, Spaten, Stella Artois e etc. Assim como refrigerantes: Sukita, Pepsi, Guaraná e Tônica Antarctica, H2O e etc. Dentre outras marcas de chopes, sucos, chás, energéticos e outras bebidas.

A fábrica de garrafas retornáveis da Ambev, localizada nas margens da PR-151, em Carambeí, distante 30 km de Ponta Grossa, sentido Sudoeste, será uma grande força comparada a competidoras do ramo cervejeiro, uma vez que não irá necessitar terceirizar a produção das garrafas, como é feito, e durante a Pandemia do COVID-19, foi afetada por conta da queda na produção das garrafas, e por consequência, a dificuldade de envasar e também como o aumento do preço das cervejas. Além de que a nova fábrica de garrafas, localiza-se próximo de Ponta Grossa (BRICK, 2023).

A Ambev investe em grande quantidade de tecnologia, um exemplo disto é: a empresa economizou cerca de 22,6 litros de água, após investir em tecnologia, e com isto reduziu o consumo de energia, a empresa utilizou “Geobags” desde 2022. Segundo o Diário dos Campos, Geobags são: “bolsões que contêm pequenas fissuras que permitem a passagem de água, misturando-as com produtos químicos. A água, neste processo, passa por uma “bomba sapo” do tanque de lodo e, posteriormente, é inserida na geobag. Ali, ocorre uma formação de flocos que purificam a água, permitindo sua reutilização.”, ou seja, basicamente são bolsas que filtram a água. (DAS ASSESSORIAS, 2023).

Levando em questão as Fraquezas, que são sempre mais difíceis de apontar, podemos citar o seguinte exemplo, também sobre a Ambev: ela produzirá 900 milhões de litros por ano, um grande potencial, mas 230 milhões de litros a menos que sua concorrente, que irá produzir 1,13 bilhões de litros por ano, resultando em um maior crescimento de produção, de potencial e de lucro de uma sobre a outra (EICHELBAUN, 2023).

Segundo Nascimento (2022), Oportunidades da Ambev são: a Pandemia do COVID-19 foi negativa em inúmeros fatores, porém, há pontos positivos, como no quesito à indústria cervejeira, que resultou no acréscimo do consumo da bebida durante a Pandemia do COVID-19, além de resultar, recentemente, na instalação de uma fábrica de garrafas, da Ambev, em Carambeí.

A qualidade da água do município de Ponta Grossa é uma oportunidade, assim como a proximidade com a mesma, a Ambev localiza-se aproximadamente 5600m (5,6km) de distância da sua captação de água, no Rio Bitumirim, afluente do Tibagi. (LOCALIZAÇÃO, 2023b).

A instalação de uma Maltaria na cidade de Ponta Grossa, nas margens da BR-151, sentido nordeste do município. Com esta inauguração, foi possível, tanto às duas grandes cervejarias de Ponta Grossa, como às cervejarias artesanais, a facilidade, economia de tempo e dinheiro, uma vez que se reduz a distância para obtenção de malte à produção cervejeira (ROGALA, 2023).

A mão de obra qualificada no município, não é um problema às indústrias, uma vez que ofertam cursos, oportunidades e estágios. Como é o exemplo da Ambev, que vem abrindo vagas para estagiários e trainee, que é um profissional que está em treinamento na empresa (AMBEV, 2023).

Sobre as Ameaças da Ambev: a falta de manutenção das estradas, devido à falta de pedágios, foi e está sendo um empecilho às empresas, uma vez que há a necessidade de escoar a produção, pensando em ir em direção aos portos, embora já foram selecionado o Lote 1 e 2 à concessão de pedágios, ainda há uma defasagem no resto do estado, além de antes isso ter sido um empecilho maior. As rodovias acabam por ficarem deterioradas, desgastadas e abandonadas, além de um bom trecho ser pista simples, levando mais tempo para deslocamento logístico. (JACOMINI, 2023).

A dependência da produção de outros países, muitas vezes podem ser prejudiciais, uma vez que se algo ocorrer com estas nações, poderá resultar no encarecimento de algumas matérias-primas e/ou produtos, que também se encarecerão a partir disso. Um exemplo foi, e é a Guerra entre Ucrânia e Rússia, que são uns dos maiores exportadores de cevada do mundo, a cevada é a matéria-prima que resulta no malte de cevada, utilizado na produção de cerveja.O grão fica mais caro, assim como a cerveja(BBC NEWS, 2023).

A pequena produção regional das matérias-primas de cerveja, quando é afetada a partir de eventos climáticos, impacta toda a produção, e sempre resulta visivelmente no preço do produto. Dois exemplos são a inundação e a estiagem (JORNAL NACIONAL, 2023).

Na questão da Heineken, analisando as Forças, podemos citar alguns exemplos: A localização é uma força efetiva à empresa, uma vez que a mesma localiza-se às margens da BR-376, direção sudeste do município (LOCALIZAÇÃO, 2023c).

A Heineken tem uma boa quantidade de marcas agregadas, contando com mais de 30 marcas de bebidas, dentre elas, as cervejas: Heineken, Amstel, Sol, Eisenbahn, Devassa, Baden Baden, Schin, Kaiser, assim como outras marcas (HEINEKEN, 2023a).

A Heineken ainda terceirizará parte da sua logística de distribuição de seus produtos, agora detenha mais efetivo controle sobre esta logística terceirizada, que antes pertencia à FEMSA, que vendeu sua participação na Heineken, em Maio de 2023 (SANTANA, 2023).

A Heineken investe em uso de tecnologia que facilita e possibilita a melhor produção da empresa. Além de trazer resultados mais lucrativos e rápidos, assim como melhor seus equipamentos, estratégias e modus operandi. “A nova área de Digital e Tecnologia” possibilitará todas estas melhorias à empresa (ISTOÉ DINHEIRO, 2020).

As Fraquezas que afetam, a Heineken são: a Pandemia do COVID-19, foi quando a empresa não investiu na produção de garrafas, que embora o transporte e as garrafas e latinhas não sejam o foco da empresa, ainda assim torna-se uma fraqueza perante sua concorrente, uma vez que depende de terceiros, e de como esses terceiros funcionam e se mantém. Embora ainda assim, notável parcela de garrafas da Heineken são retornáveis(FOLHAPRESS, 2021).

Como Oportunidades da Heineken: a Pandemia do COVID-19 foi negativa em inúmeros fatores, porém, há pontos positivos, como no quesito à indústria cervejeira, que resultou no acréscimo do consumo da bebida durante a Pandemia do COVID-19 (NASCIMENTO, 2022).

A qualidade da água do município de Ponta Grossa é uma ótima oportunidade, assim como a proximidade com a mesma, Heineken localiza-se próxima do rio Tibagi (LOCALIZAÇÃO, 2023c).

A instalação de uma Maltaria na cidade de Ponta Grossa, nas margens da BR-151, sentido nordeste do município. Com esta inauguração, foi possível, tanto às duas grandes cervejarias de Ponta Grossa, como às cervejarias artesanais, a facilidade, economia de tempo e dinheiro, uma vez que se reduz a distância para obtenção de malte à produção cervejeira (ROGALA, 2023).

A mão de obra qualificada no município, não é um problema às indústrias, uma vez que ofertam cursos, oportunidades e estágios. Como é o exemplo da Heineken, que vem abrindo vagas para estagiários, é uma grande oportunidade para o estagiário, aprender como exercer a função, e talvez, após a conclusão, possa até ingressar na própria empresa (RIBEIRO, 2022).

Sobre as Ameaças da Heineken: também cita-se a falta de manutenção das estradas, devido à falta de pedágios, foi e está sendo um empecilho às empresas, uma vez que há a necessidade de escoar a produção.

A pequena produção regional das matérias-primas de cerveja, quando é afetada a partir de eventos climáticos, afeta toda a produção, e sempre resulta visivelmente no preço do produto. Dois exemplos são a inundação e a estiagem (JORNAL NACIONAL, 2023).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estudar a indústria sob o ponto de vista geográfico é corroborar a relação existente entre espaço e indústria, pois demanda vários aspectos de infraestrutura, serviços, comércios e ações inerentes à atividade industrial.

As instalações da Heineken e Ambev em Ponta Grossa, cidade média no interior do Paraná-Brasil, demonstram mudanças significativas no município, pois além de gerarem emprego e renda, estão auxiliando o crescimento de outros setores.

Ponta Grossa possui plantações de cevada, está recebendo a construção de uma maltaria, conta com unidades de duas das maiores cervejarias do mundo e pequenas indústrias premiadas internacionalmente, isso sem contar que é o maior entroncamento rodoferroviário do Sul do país, o que facilita, e muito, a sua logística de escoamento.

A matriz SWOT oferece uma análise do ambiente externo e como ocorre seu dinamismo, somada à visão de futuro, basicamente, forma o planejamento estratégico, que é a causa de sucesso de muitas empresas. Entender esse meio externo instável é de suma importância, e a matriz SWOT é a que melhor define esse planejamento. Uma vez que a matriz SWOT permite que sejam analisados os pontos fortes e fracos, externos e internos, atuais de cada empresa, assim como ocorre com o sistema global, pode-se projetar em termos de futuro. É possível analisar, por exemplo, situações em que o que antes já fora um ponto forte para ascensão de uma empresa, hoje, tornou-se um ponto fraco, e/ou vice e versa. Tal dinamismo é importante e entendê-lo é de suma importância. Entendê-lo, porém, não basta: é necessário aplicá-lo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMBEV abre vagas para trainee e estágio em todo o país. In: **aRede**, Ponta Grossa - Paraná, 13 set. 2023. Disponível em: https://arede.info/cotidiano/487573/ambev-abre-vagas-para-trainee-e-estagio-em-todo-o-pais?d=1. Acesso em: 11 jun.2024.

BBC NEWS. Cerveja: por que bebida vai ficar mais cara em 2022 com a guerra na Ucrânia. In: **G1**, 26 mar. 2022. Disponível em: https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/03/26/cerveja-por-que-bebida-vai-ficar-mais-cara-em-2022-com-a-guerra-na-ucrania.ghtml. Acesso em 10 jun.2024.

BRICK, Luciana. Ambev deve inaugurar fábrica em Carambeí no final de 2024. In: **aRede** 17 nov. 2023. Disponível em: https://arede.info/campos-gerais/496509/ambev-deve-inaugurar-fabrica-em-carambei-no-final-de-2024?d=1. Acesso em 10 jun.2024

DAS ASSESSORIAS. Ambev de PG investe em sistema e economiza 22,6 milhões de litros de água. In: **DCmais**, Ponta Grossa - Paraná,06 nov. 2023. Disponível em: https://dcmais.com.br/ponta-grossa/ambev-de-pg-investe-em-sistema-e-economiza-226-milhoes-de-litros-de-agua/. Acesso em 31 mai. 2024.

EICHELBAUN, Melissa. Ambev recebe licença para ampliar produção em Ponta Grossa.. In: **DCmais**, Ponta Grossa - Paraná, 05 dez.2023. Disponível em: https://dcmais.com.br/ponta-grossa/ambev-recebe-licenca-para-ampliar-producao-em-ponta-grossa/. Acesso em 8 jun.2024.

FOLHAPRESS. Heineken sofre com falta de garrafas de vidro para cerveja em algumas regiões.In: **O Tempo,** 06 jan.2021. Disponível em: https://www.otempo.com.br/economia/heineken-sofre-com-falta-de-garrafas-de-vidro-para-cerveja-em-algumas-regioes-1.2421059. Acesso em 9 jun.2024.

ISTOÉ DINHEIRO. Heineken cria área de Digital & Tecnologia com executivo ex-Unilever e Coty. In: **Istoé Dinheiro,** 10 set**.** 2020. Disponível em: https://istoedinheiro.com.br/heineken-cria-area-de-digital-tecnologia-com-executivo-ex-unilever-e-coty/. Acesso em: 7 jun. 2024.

JACOMINI, Grasiani. Novo modelo de pedágio no Paraná indica construção de 3ª faixa na BR 277, diz Fiep. In: **CBN Curitiba**, 25 abr. 2023. Disponível em: https://cbncuritiba.com.br/load-iframe.html?url=https://cbncuritiba.com.br/materias/novo-modelo-de-pedagio-no-parana-indica-construcao-de-3a-faixa-na-br-277-diz-fiep/. Acesso em: 7 jun.2024.

JORNAL NACIONAL. Eventos climáticos extremos afetam diretamente a produção agrícola do país. In: **G1,** 17 nov. 2023. Disponível em: https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2023/11/17/eventos-climaticos-extremos-afetam-diretamente-a-producao-agricola-do-pais.ghtml. Acesso em 8 jun.2024.

LOCALIZAÇÃO da Ambev. In: **GOOGLE MAPS**, 2023a. Disponível em: https://www.google.com.br/maps/place/Cervejaria+Ambev+-+Adri%C3%A1tica/@-24.9659741,-50.4494799,13z/data=!4m10!1m2!2m1!1sambev!3m6!1s0x94e810aac51d399f:0x8653c02da32362eb!8m2!3d-24.9659741!4d-50.3888531!15sCgVhbWJldiIDiAEBkgEHYnJld2VyeeABAA!16s%2Fg%2F11b6gn_z5t?entry=ttu. Acesso em: 1 jun.2024.

LOCALIZAÇÃO da fonte de água da Ambev. In: **GOOGLE MAPS,** 2023b**.** Disponível em: https://www.google.com.br/maps/place/Capta%C3%A7%C3%A3o+Cervejaria+Adri%C3%A1tica+-+Ambev/@-25.0045621,-50.4970301,13z/data=!4m10!1m2!2m1!1sambev!3m6!1s0x94e847a1204e2009:0xcff6b5a85b33486c!8m2!3d-24.9993365!4d-50.430684!15sCgVhbWJldiIDiAEBkgEQY29ycG9yYXRlX29mZmljZeABAA!16s%2Fg%2F11jchvg8dt?entry=ttu. Acesso em: 1 jun.2024.

LOCALIZAÇÃO da Heineken. In: **GOOGLE MAPS**, 2023c. Disponível em: https://www.google.com.br/maps/search/heineken/@-25.1715205,-50.1679659,13z?entry=ttu. Acesso em 1 jun.2024.

NASCIMENTO, Talita. Consumo de cerveja que migrou para as casas permaneceu alto em 2021, diz estudo. In: **CNN Brasil**, 11 out. 2022. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/economia/consumo-de-cerveja-que-migrou-para-as-casas-permaneceu-alto-em-2021-diz-estudo/. Acesso em: 1 jun.2024.

RIBEIRO, Morgana. Heineken abre mais de 100 vagas em 14 estados; veja como se candidatar. In: **ISTOÉ DINHEIRO**, 14 dez. 2022. Disponível em: https://istoedinheiro.com.br/heineken-abre-mais-de-100-vagas-em-14-estados-veja-como-se-candidatar/. Acesso em: 1 jun.2024.

ROGALA, Fernando. Maltaria Campos Gerais inicia testes de produção em novembro. In: **aRede,** Ponta Grossa - Paraná, 2023. Disponível em: https://arede.info/ponta-grossa/491312/maltaria-campos-gerais-inicia-testes-de-producao-em-novembro?d=1. Acesso em: 3 jun 2024.

SANTANA, Wesley. Coca-Cola Femsa vende participação de 3,3 bilhões de euros na Heineken. In: **InfoMoney**, 2023. Disponível em: https://www.infomoney.com.br/negocios/coca-cola-femsa-se-desfaz-de-6-das-acoes-de-heineken/. Acesso em 3 jun.2024.

SOBRE a Ambev, 2022. Disponível em: https://www.ambev.com.br/sobre-ambev. Acesso em: 3 jun.2024.

O processo de tombamento do Centro de Reservação Cruzeiro dos Peixotos, Uberlândia, MG

Denise Fernandes Geribello <denise.geribello@ufu.br>

INTRODUÇÃO

Com a finalidade de zelar pela preservação do patrimônio histórico, artístico e cultural de Uberlândia, MG, o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Uberlândia (COMPHAC) foi fundado em 1987, Decreto n°3506/1987. Ainda que a história da cidade seja marcada pela presença de importantes redes de infraestrutura, sobretudo relacionadas ao transporte e ao fornecimento de água e energia, são poucas as obras ligadas a tal categoria que figuram entre os bens tutelados em esfera municipal.

O crescimento de Uberlândia foi impulsionado pela chegada da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro à cidade, associada à construção da atual rodovia BR-365 e da Ponte Afonso Penna, que conecta os Estados de Minas Gerais e Goiás. Tal rede de transporte foi estratégica para a articulação das regiões sudeste e centro-oeste do país e conferiu um importante papel econômico e político à cidade. Em esfera municipal, um único remanescente dessa rede é protegido, a Estação Ferroviária Sobradinho. Seu tombamento, Decreto n°10.228/2006, se limita ao edifício da estação, que é de grande interesse, mas que não dá conta de representar a complexidade das atividades ferroviárias e o caráter de rede inerente às infraestruturas de transporte. Ainda que fora dos limites de Uberlândia, é significativo o tombamento da Ponte Afonso Penna em esfera federal, Processo T1598, em 2014, para compreensão da relevância da rede de transporte em questão.

Em 1985, a atual Oficina Cultural foi tombada pelo COMPHAC, Lei n°4217/1985. O edifício foi construído como residência para um dos fundadores da Companhia Prada, antiga companhia de eletricidade da cidade, e passou a ser usado como área administrativa quando a empresa foi incorporada à Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG), na década de 1970. Posteriormente, em 1995, a edificação foi transformada em espaço cultural pela municipalidade. Sua tutela representa a salvaguarda de um bem relacionado à trajetória da infraestrutura de energia na cidade e permite a leitura de alguns aspectos de sua história, ainda que não dê conta de apresentar o sistema de geração de energia propriamente dito.

Em 2023, foi tombado pelo COMPHAC, Decreto n°20875/2023, um conjunto de bens integrante de um importante sistema de infraestrutura, as caixas d'água do Departamento Municipal de Água e Esgoto (DMAE). Além de seu papel significativo para a história, funcionamento e paisagem da cidade, o processo de tombamento é de grande interesse por ter sido construído a partir do diálogo entre o conselho, o corpo técnico da prefeitura e o DMAE.

Este trabalho tem como objetivo refletir sobre o processo de tombamento desse conjunto. Busca-se apresentar sua trajetória de patrimonialização partindo da solicitação do tombamento, passando pela instrução do processo, chegando à resolução de tombamento. Almeja-se tecer uma reflexão sobre o processo dialógico que permeou essa trajetória.

Metodologicamente, o artigo foi construído a partir de levantamento bibliográfico sobre preservação do patrimônio industrial; levantamento de fontes primárias e secundárias sobre o objeto de estudo, tendo como fonte privilegiada o "Dossiê do Processo de Tombamento da “Caixa-d’água”" (PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA, 2023) e a experiência de participação no processo, uma vez que a autora é membro do COMPHAC, representando a Universidade Federal de Uberlândia, e acompanhou o desenrolar do processo, fazendo parte, inclusive, das atividades junto ao DMAE.

O CENTRO DE RESERVAÇÃO CRUZEIRO DOS PEIXOTOS

O Centro de Reservação Cruzeiro dos Peixotos se localiza na Rua Cruzeiro dos Peixotos, n°544, no bairro Centro, Uberlândia (Figura 1). O complexo é composto por uma linha coletora mista, com encharcado em madeira e o restante da linha em concreto; usina elevatória com tanque de alimentação de bombas; linha de recalque mista, sendo parte em ferro fundido e parte em cimento armado; três reservatórios elevados; e rede de distribuição. Ainda que os reservatórios sejam o ponto central desta análise, é preciso ressaltar que as caixas d'água fazem parte de uma rede mais ampla que conforma o sistema de abastecimento de água, com estruturas articuladas localizadas tanto dentro do centro de reservação quanto espalhadas por diversos pontos da cidade.

Figura 1. Centro de Reservação Cruzeiro dos Peixotos. Fonte: da autora (2023)

Ainda que tenham sido edificadas em dois momentos diferentes, as três caixas d'água foram construídas em concreto armado. O mais antigo dos reservatórios, inaugurado em 1940, possui capacidade para quinhentos mil litros de água (TEIXEIRA, 1970, p.488, apud PERFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA, 2023, p.11). Este reservatório é sustentado por uma base cilíndrica, que possui portas e janelas metálicas. Em seu interior há uma escada caracol que dá acesso ao reservatório e a sua cobertura (Figura 2).

Figura 2. Escada no interior do reservatório mais antigo. Fonte: da autora (2023)

Os outros dois reservatórios foram construídos simultaneamente na década de 1950, com capacidade de 2.000.000 de litros cada (PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA, 2023, p.12). São sustentados por pilares de concreto armado, cuja base apresenta um fechamento que é utilizado como área de apoio às operações.

Com relação à situação urbana, o conjunto se localiza em uma porção elevada da cidade, permitindo sua visualização de diversos pontos de Uberlândia e constituindo, assim, um marco significativo na paisagem urbana. Aspecto representado, inclusive, em um mural de José Machado de Moraes feito em pastilhas de vidro no Uberlândia Clube, instituição tradicional da cidade (Figura 3).

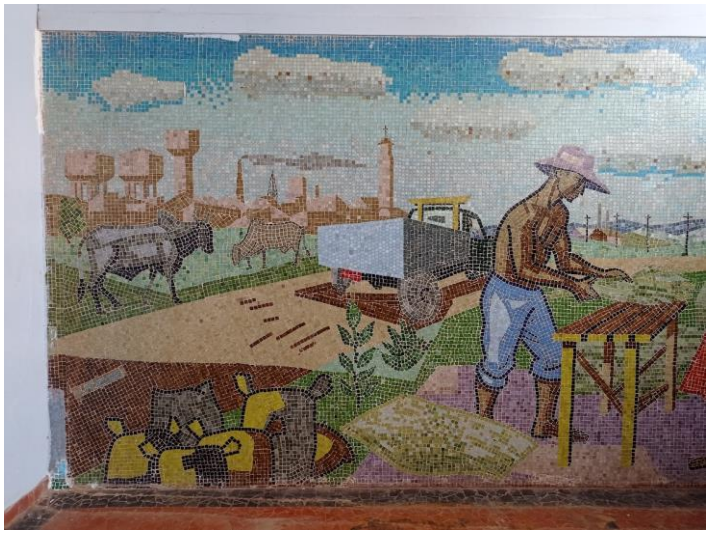


Figura 3. Mural de 1957 no Uberlândia Clube. Fonte: da autora (2023)

O PROCESSO DE TOMBAMENTO

Conforme a página da Secretaria Municipal de Cultura, o "Reservatório de Água DEMAE" consta entre os bens inventariados do município.[58] Sua ficha de inventário foi elaborada em 2001 e nela é proposto o tombamento do bem, porém não são explicitados os valores atribuídos ao conjunto que fundamentaram sua inserção no inventário.

Em 2022, a então Vereadora Liza Prado encaminhou à Secretaria Municipal de Cultura uma minuta de projeto de lei para o tombamento das caixas d'água, desrespeitando o rito legal do tombamento, que é determinado pela Lei n°10.662/2010. A questão foi encaminhada ao COMPHAC, que deliberou, em sua 3ª Reunião Ordinária, realizada em 4/4/2022, favorável à abertura do processo de tombamento, seguindo o rito legal para a preservação do patrimônio no município. Ao longo da reunião, a importância do conjunto para a cidade foi apontada, assim como sua marcante presença na paisagem urbana e foi aprovado seu tombamento provisório. Dentre as falas, destaca-se o apontamento da Conselheira Débora Nunes, que sugeriu que a instrução do processo ocorresse de forma articulada ao DMAE, pois "eles já possuem o Museu da Água e seria relevante inserir no dossiê as informações sobre as memórias da implementação de políticas públicas relativas à captação e distribuição de água na cidade" (COMPHAC, 2022, p.2).

Por meio do Ofício nº955/2023/PAG/PAG, de 17/1/2023, o DMAE impugnou o tombamento, ressaltando sua preocupação com relação ao funcionamento das caixas d'água, que atendem a dez bairros da área urbana e demandam reparos e manutenção constantes. Segundo o departamento, não seria possível aguardar deliberação do conselho autorizando ações recorrentes e emergenciais que assegurassem o bom funcionamento do sistema.

Na 9ª Reunião Ordinária do COMPHAC, realizada em 23/1/2023, foi colocada em pauta a impugnação supracitada, bem como a apreciação de um dossiê, elaborado por uma consultoria terceirizada, que sugeria o não tombamento do conjunto, alegando que o instrumento do tombamento seria inadequado, uma vez que os reservatórios estavam em uso e que necessitavam de intervenções constantes. Diversos conselheiros se manifestaram apontando a superficialidade dos levantamentos e discussões apresentados no dossiê e enfatizando a possibilidade de construir um processo de tombamento que garantisse a salvaguarda do bem, permitindo suas operações. A construção desse processo, como mencionaram alguns conselheiros, demandaria um trabalho conjunto com o DMAE; o conselho poderia esclarecer sobre a natureza e as possibilidades do tombamento e o departamento, explicitar as dinâmicas de funcionamento e manutenção do conjunto.

Em 31/1/2023, no Centro Municipal de Cultura, foi realizada uma reunião com a participação de sete integrantes do conselho e cinco representantes do DMAE. No encontro, foram feitos esclarecimentos sobre o a natureza do tombamento e as medidas que podem ser tomadas para que ele não inviabilize as ações de manutenção necessárias. Foi apontado por membros do conselho que o funcionamento do sistema, assim como o marco paisagístico constituído pelas caixas d'água, é entendido como valor de grande importância que deve ser salvaguardado. Os técnicos do DMAE demonstraram interesse na preservação da história do fornecimento de água na cidade, se dispuseram a contribuir

[58] https://docs.uberlandia.mg.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/Cruzeiro-dos-Peixotos-544-Dmae.pdf

com materiais para complementar o dossiê e apontaram as especificidades dos trabalhos de manutenção, seu caráter recorrente e, muitas vezes, urgente. Fizeram, também, um convite aos membros do COMPHAC para visitar o centro de reservação, tendo a visita ocorrido em 07/2/2023. Conforme consta em ata (COMPHAC, 2023, p.2),

> Ao final da reunião, os técnicos entenderam que o tombamento não irá interferir em nada no processo de fornecimento de água na cidade e irá garantir que no futuro, mesmo quando estes reservatórios estiverem em desuso, eles permanecerão no espaço urbano e continuarão a contar sobre o passado, sobre os trabalhadores, projetos, maquinários, desenvolvimento no fornecimento de água e a façanha de se ter uma cidade que oferece 100% de água e esgoto para a sua população.

A Diretoria de Memória e Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura, com as contribuições do DMAE, deu continuidade à instrução do processo, complementando o dossiê apresentado inicialmente, que foi apreciado e aprovado por unanimidade na 3ª Reunião Ordinária do COMPHAC, em 15/5/2023. Nessa reunião, foi informado que a Vereadora Liza Prado havia elaborado um projeto de lei para o tombamento das caixas d'água, mesmo após ter ciência do rito legal de salvaguarda no município e que a Secretaria Municipal de Cultura havia recebido o processo para parecer e se manifestado favorável ao veto total do projeto de lei.

Na 2ª Reunião Extraordinária do COMPHAC, ocorrida em 10/7/2023, foi informado que os técnicos do DMAE, após a apreciação do dossiê, solicitaram a inclusão de um parágrafo reiterando que o tombamento não impediria as ações de manutenção no sistema e que, caso necessário, peças pudessem ser trocadas sem autorização prévia para que os reservatórios continuem a exercer a função social de distribuição de água. Em seguida, o dossiê com as modificações foi aprovado por unanimidade, assim como o tombamento definitivo das caixas d'água. A Secretaria Municipal de Cultura e Turismo tomou as medidas legais para conclusão do processo e, em 28/12/2023, o tombamento dos reservatórios foi aprovado pelo Decreto n°20.875.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como apontam os Princípios de Dublin (ICOMOS-TICCIH, 2011),

> O patrimônio industrial compreende sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinaria, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais – sejam antigos ou modernos – dependem de fontes naturais de matéria-prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados.

Nesse contexto, podemos entender o centro de reservação em questão como um patrimônio industrial, uma vez que ele é peça-chave de uma rede de infraestrutura fundamental para o desenvolvimento e consolidação da cidade industrial. A implantação do bem e a continuidade de seu funcionamento estão intrinsecamente ligados ao meio ambiente em que se insere. Sua localização foi determinada pelo sítio em acrópole, por sua posição com relação aos recursos hídricos, assim como pela demanda por água na

região, que se deu, em grande medida, pela presença do pátio ferroviário, que funcionou como catalizador para a ocupação da área. Os reservatórios estão entre os projetos responsáveis por materializar o discurso de progresso e modernidade sobre o qual a história da cidade se sustentou (PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA, 2023, p.20).

Mesmo após a mudança do traçado da ferrovia, que afastou os trilhos dessa área, a cidade seguiu se adensando e se expandindo a partir dessa região. Assim, mesmo com mudanças na configuração de seu entorno, as caixas d'água continuaram como protagonistas no abastecimento de um considerável segmento da cidade e permaneceram como importante marco na paisagem, uma vez que ainda constituem uma referência espacial no território urbano, podendo ser avistadas de diversos pontos de Uberlândia. Aproximando a escala de observação, nota-se que o centro de reservação, assim como o sistema de abastecimento como um todo, possui uma dinâmica própria de funcionamento, que vem envolvendo a atuação de diversos trabalhadores ao longo do tempo. O valor afetivo atribuído por trabalhadores ao conjunto pôde, inclusive, ser notado em algumas falas durante a reunião junto ao DMAE.

A operação contínua de um patrimônio industrial pode configurar um fio condutor extremamente rico para sua compreensão, pois perpassa múltiplas dimensões do bem (social, cultural, econômica, construtiva, tecnológica, científica...) e, também, oferece subsídios para a apreensão de sua percepção temporal, ou seja, "viabiliza a compreensão de que o bem em questão tem antecedentes, uma duração no tempo, um presente e expectativas que são projetadas em seu futuro em contraponto aos valores predominantemente declarados até então, que se restringiam ao passado" (GERIBELLO, 2018, p.15). Tão importante quando a chancela do tombamento é a explicitação dos valores que fundamentaram a sua preservação.

> A declaração dos valores que justificam o reconhecimento de determinado bem como patrimônio cultural é fundamental nos processos de seleção e instituição de instrumentos de preservação, assim como na gestão de sua preservação. Não há fórmulas ou categorias fixas de patrimônio; é a identificação e a análise crítica dos valores atribuídos a determinado bem que pautam “se” e “como” ele deve ser tutelado oficialmente (Geribello, 2018, p. 13).

O valor relacionado a importância de sua operação historicamente para a cidade, o fato de constituir um marco na paisagem e valores que os ligam à memória coletiva e afetiva são apontados explicitamente no dossiê como as justificativas de salvaguarda dos reservatórios. A instalação de placas registrando modificações no conjunto, a salvaguarda de antigas peças substituídas no Museu da Água do próprio DMAE e a possibilidade de realização de obras emergenciais e das manutenções ordinárias sem a necessidade de autorização do conselho estão entre as diretrizes de proteção do bem tombado apresentadas no dossiê (PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA, 2023, p. 33). Essas medidas buscam compatibilizar a preservação com a operação do bem.

O caso estudado aponta uma experiência em que a atribuição de valores ao bem foi construída de forma compartilhada entre os conselheiros do COMPHAC, que possuem diferentes trajetórias acadêmicas e profissionais, os técnicos do DMAE e os técnicos da Secretaria Municipal de Cultura, cujo papel de mediação foi fundamental no processo de revisão do dossiê e de articulação com o DMAE. Assim, foram levantadas diversas

perspectivas sobre o objeto e trazidos à tona os pontos mais sensíveis para salvaguarda do bem em sua especificidade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à CNPq pelo financiamento da pesquisa Invisibilidades na história da arquitetura e da cidade: revelando tipologias obscurecidas (Processo 409445/2021-5).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COMPHAC. Uberlândia. **Ata da 3ª Reunião Ordinária, realizada no dia 4 de abril de 2022**.

COMPHAC. Uberlândia. **Ata da 9ª Reunião Ordinária, realizada no dia 23 de janeiro de 2023**.

COMPHAC. Uberlândia. **Ata da reunião realizada no Centro Municipal de Cultura, no dia 31 de janeiro de 2023**.

COMPHAC. Uberlândia. **Ata da 3ª Reunião Ordinária realizada no dia 15 de maio de 2023**.

COMPHAC. Uberlândia. **Ata da 2ª Reunião Extraordinária, realizada no dia 10 de julho de 2023**.

GERIBELLO, Denise Fernandes. Usina de Itatinga: a patrimonialização de uma hidrelétrica em operação. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 26, p. e21, 2018.

ICOMOS-TICCIH. **Os Princípios de Dublin**. Dublin, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. **Dossiê de Tombamento da "Caixa-d'água**. Uberlândia: 2023.

Arquitetura, Urbanismo e Preservação: o caso do Complexo Ferroviário na cidade de Campinas/SP

Júlia da Silva Cren <julia.sc@puccampinas.edu.br>

Ana Paula Farah <ana.farah@puc-campinas.edu.br>

INTRODUÇÃO

A chegada da Companhia Paulista de Estrada de Ferro na cidade de Campinas em 1875, constituiu um centro de relevância e proeminência pela função e pelo porte, em que situava o seu centro de Administração Técnica (KÜHL, 1998, p.156). A implementação das linhas férreas resultou numa morfologia urbana pautada em um sistema de redes interligadas que se irradiavam a partir da estação. Essa centralidade estratégica foi determinante na escolha do local para sua construção, posicionando-a em um ponto de convergência impulsionando a integração regional e nacional. Todo o complexo vem sofrendo várias alterações, tanto no que se refere às questões da sua conformação física, estrutural e mudança de usos, quanto nas tomadas de decisões adotadas pelo poder público resultando em um significativo "enclave urbano", sendo um grande obstáculo para o seu desenvolvimento e, contraditoriamente, ao mesmo tempo, oferecendo enormes possibilidades de transformações desse espaço simbólico.

Figura 4. Imagem aérea do Complexo Campineiro. Elaborado pelos discentes: Ana Clara Escuciato, Ana Luiza Devito, Ana Luiza Giovanetti, Julia Scaringi, Laura Mastrodi, Marcelo Gonçalves, Mayara Yumi, Renan Alex Treft, 2016.

Hoje situado na área central da cidade, possui um papel fundamental nos aspectos de mobilidade urbana. A nova Rodoviária Interestadual e o Terminal Regional configuram, no setor oeste, uma possibilidade de integração dos fluxos da cidade com o Complexo e a Vila Industrial (bairro histórico). No setor leste, o Terminal Central Cury é o principal terminal de ônibus urbano do centro da cidade e com a implantação do BRT (ainda sendo implantado), tanto a Rodoviária quanto o terminal receberão uma subestação.

Todo este contexto evidencia o caráter fundamental que esse Complexo e a Ferrovia tiveram no processo de urbanização da cidade de Campinas. A situação atual dos leitos ferroviários desativados e em completo abandono desperta especulações sobre o território. Nesse sentido, o presente artigo visa compreender como à gestão vem pensando esse território aos longos dos anos. Pretende, portanto, investigar os projetos que foram elaborados em 2002 e 2010, respectivamente.

METODOLOGIA

A partir do objeto – o Complexo Ferroviário de Campinas – a pesquisa foi estruturada em duas etapas. A primeira etapa envolveu a construção de uma base teórica-crítica, incluindo o levantamento histórico e documental do objeto e a leitura das principais bibliografias referentes ao campo da preservação. A segunda etapa constituiu em uma análise técnica-operacional, que realizou a leitura dos projetos desenvolvidos nos anos de 2002 - Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas e 2010 - Projeto do Pátio Central de Campinas: concepção Urbanística.

RESULTADOS E DISCUÇÃO

Kühl (2019), expõe de maneira assertiva que a arquitetura, o patrimônio arquitetônico e urbano e o campo da preservação se encontram presente nas cidades contemporâneas. Apresenta que, ao longo dos anos, a compreensão sobre o que se entende “bem cultural” foi mudando seu significado, exemplificando o Decreto-lei 25 de 1937 e a Constituição de 1988. No decreto-lei 25 é entendido como algo diretamente associado a excepcionalidade de edificações extraordinárias e ligados a momentos históricos, culturais, bibliográfico, artístico, memoráveis, etc.; e, na Constituição, compreende que bens culturais não precisam ter excepcional valor, contudo necessita ter importância a uma nação, tornando-se um conceito mais abrangente e inclusivo, acrescentando que apresentam relevância para grupos formadores, sua identidade e sua representatividade nestas comunidades, como, por exemplo, as comunidades afrodescentes e os povos originários.

Outra questão importante que campo da preservação é frequentemente considerado como limitador, tanto pelo mercado imobiliário, que vê perdas de oportunidades ao ser impedido de construir novas edificações em locais tombados, quanto por gestores e planejadores, que encaram a preservação como uma medida inviável e dificultadora para o desenvolvimento urbano.

Do ponto de vista econômico, não há estudos comparativos sobre os custos e benefícios em intervenções em áreas históricas ou de interesse para preservação. Apesar dessa ausência de pesquisas no contexto brasileiro, no âmbito internacional, como na Itália e Alemanha, demonstram que a preservação do patrimônio cultural se configura como uma alternativa economicamente vantajosa em relação à demolição ou até a reconstrução.

Além disso, a sustentabilidade desempenha um papel crucial, visto que os bens culturais são preservados de maneira adequada e conseguem se reintegrar, eficientemente, ao contexto das cidades contemporâneas.

Nesse sentido, iremos analisar os dois projetos propostos para o complexo ferroviário: o projeto desenvolvido durante o primeiro ano da gestão do ex-prefeito Antônio da Costa Santos e o projeto desenvolvido pelo Escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados. Ambos não foram executados e são duas perspectivas completamente opostas para a mesma área de estudo.

O primeiro projeto analisado, denominado "Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas", tornou-se uma verdadeira utopia em 22 anos. Elaborado pela Prefeitura de Campinas no ano de 2002, trata-se de um documento e projeto urbano em desenvolvimento preliminar, dividido em duas partes com o objetivo de requalificar a área central da cidade. A primeira parte contém um conjunto de informações que definem a área central, descrevendo suas características, apresentando referências históricas, diversidade funcional, dados sobre acessibilidade, censos demográficos, sistema viário, além dos principais problemas e potencialidades presentes. Esta parte, denominada "O centro que temos", representa a primeira etapa do projeto, na qual foi realizada uma pesquisa completa da área de estudo. Essa pesquisa exerce grande influência no projeto final, já que ambos dependem um do outro para serem coesos ao ambiente em que estão inseridos.

No documento são descritos uma série de planos e melhorias, não apenas para a estação em si, mas para toda a zona central, que sofre constantemente com a violência e a degradação de suas áreas edificadas. A análise dos planos gera uma sensação de "luz no fim do túnel", transformando o pátio em um grande parque com espaços culturais integrados às edificações originais, promovendo uma transformação efetiva da barreira física para um ponto nodal importante para o lazer e a cultura no centro urbano, ligando duas áreas da cidade que, durante o processo de urbanização e expansão, foram fragmentadas. É um exemplo de projeto pioneiro no que se refere as implementações e discussões sobre o campo da preservação, principalmente ao patrimônio industrial, abordando questões que só viriam a ser discutidas quase 10 anos após a proposta apresentada, como é possível constatar a partir da Carta de Nizhny Tagil de 2003, a Declaração de Xi'na de 2005, o Princípio de Dublin de 2011 e o Princípio de La Valetta de 2011.

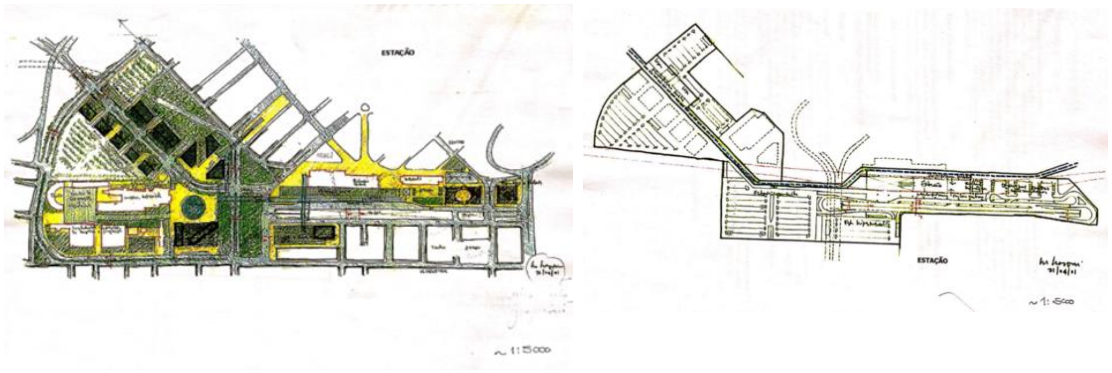


Figura 2 e 3. Planta térrea e subterrânea do Pátio da FEPASA em Campinas. Fonte: Prefeitura Municipal, 2002.

O Plano de Concepção Urbana do Pátio Central de Campinas, elaborado pelo escritório de planejamento urbano do arquiteto e urbanista Jaime Lerner, em 2010, fez parte do projeto do Governo Federal Brasileiro para a inserção de trens de alta velocidade (TAV) que ligariam as cidades de São Paulo ao Rio de Janeiro. Campinas seria um ponto intermediário devido ao Aeroporto Internacional de Viracopos, utilizando o antigo Pátio da FEPASA como pátio de manobras e área de apoio para o TAV.

O projeto nos faz analisar que não foram levados em consideração o que, de fato, é um bem cultural e como preservar esse patrimônio industrial, que faz parte da gênese da história arquitetônico-urbana, social, política, econômica e cultural da cidade de Campinas. Apresenta objetivos parecidos com o projeto de 2002; contudo, está em oposição aos conceitos de preservação desse patrimônio.

O documento é um relatório oficial da Prefeitura de Campinas, que apresenta um projeto para revitalizar o antigo pátio ferroviário. Esse projeto inclui a inserção de centros comerciais, empresariais, culturais e educacionais no complexo ferroviário.

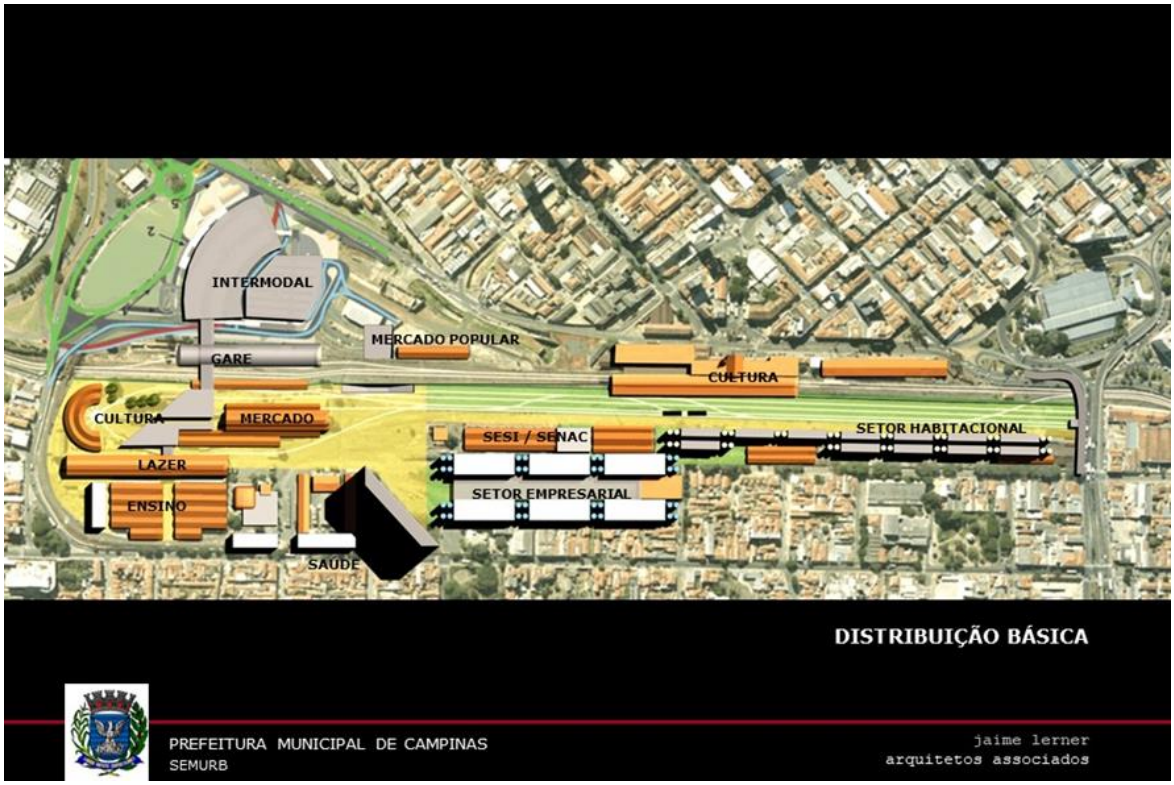


Figura 4. Pátio Central de Campinas. Divisão de usos básicos do projeto. Fonte: LENER, Jaime. Plano de Concepção Urbanística do Pátio Central de Campinas, Prefeitura Municipal de Campinas, 2010. p. 23

Segundo Lanças (2010), os benefícios que viriam a se desenvolver a curto e longo prazo a partir da implementação do projeto incluem a maior injeção de recursos financeiros, a criação de um novo uso para o local, a conexão entre o complexo e outros equipamentos de mobilidade, além de uma "tentativa" de preservação do bem cultural. Torna-se evidente que tais "benefícios" não consideraram os conceitos de preservação.

No projeto de Lerner, pontua os objetivos: a extensão da estação ao centro de Campinas; criação de moradias, trabalho e lazer; criação de um grande espaço de encontro; criação de equipamentos culturais – exemplos são o auditório para 2000 pessoas e espaço para eventos; valorizar a memória local e regional de Campinas; maior densidade, identidade e diversidade; oficina de trens para manutenção e manobras; criação de equipamentos especializados para a cidade; criação de um polo empresarial; utilização de vagões para infraestrutura, como para banheiros, refeições, guarda volumes, camarins etc.); esplanada do trilho e torná-lo um epicentro da mobilidade metropolitana, a partir de seu terminal intermodal que se conecta a Viracopos e a cidade de São Paulo (Lanças, 2010, p. 11)

A ideia exposta no projeto estabelece um espaço de encontro e convivência pública, conectando as áreas que antes estavam separadas pela barreira física e sem atividades, como é o caso do edifício da Estação, tentando uma valorização da região como um todo. Ao analisarmos o projeto da maneira que nos é apresentado, pelo documento do escritório, é possível perceber incoerências projetuais.

Evidencia a não compreensão do complexo e seu entorno imediato, apresentando não somente a inserção de edificações em escalas equivocadas, em um espaço com gabarito de altura estritamente menor do que é proposto, como também se destaca edificações voltadas à Vila Industrial, legitimando a barreira já existente, causado pela implantação da ferrovia.

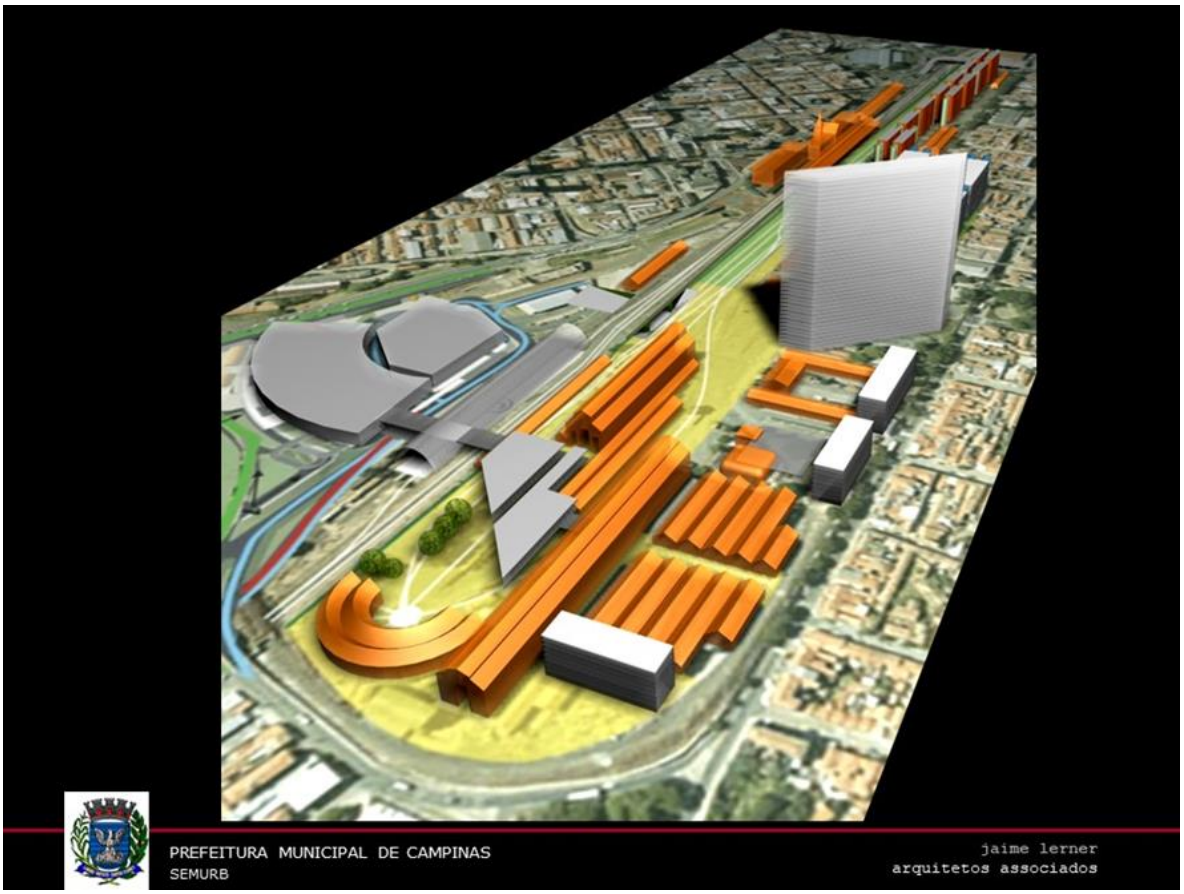


Figura 5. Fonte: LENER, Jaime. Plano de Concepção Urbanística do Pátio Central de Campinas, Prefeitura Municipal de Campinas, 2010. p. 35.

CONCLUSÃO

A análise comparativa entre o projeto do Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas desenvolvido durante a gestão do ex-prefeito Antônio da Costa Santos e concluído em 2002 e o Projeto de Concepção Urbanística do Pátio Central elaborado pelo Escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados revela perspectivas contrastantes sobre a preservação de patrimônios industriais. Enquanto o primeiro se destaca pela integração respeitosa dos valores históricos e culturais do local, criando um espaço adequado e funcional para a comunidade, o segundo apresenta uma abordagem comercial, evidenciando a falta de alinhamento com os conceitos do campo da preservação. A decisão sobre qual abordagem seguir não apenas impacta o futuro do patrimônio industrial de Campinas, mas também como esse legado será transmitido às próximas gerações.

NOTAS

Essa pesquisa faz parte da Iniciação Científica, de mesmo título, desenvolvida pela autora e orientada pela autora Ana Paula Farah, realizado na Escola de Arquitetura, Artes e Design, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa Integrado de Iniciação Científica (PIC) do Programa de Pós-Graduação *"Stricto Sensu"* em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas no ano acadêmico de 2022/2023. A pesquisa teve apoio da bolsa FAPIC/Reitoria da PUC-Campinas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FARAH, Ana Paula; MERLIN, José Roberto. As Cartas Patrimoniais e suas aplicabilidades no patrimônio urbano. In. **III Simpósio Científico do ICOMOS BRASIL**: Autenticidade em risco, Belo Horizonte, 2019.

FARAH, Ana Paula; MERLIN, José Roberto; MAINIERI, Pedro Paulo de Siqueira; LEME, Roberto Silva. A implicação entre a teoria e a prática: a experiência da disciplina Projeto Patrimônio na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas. In: **II Simpósio Científico do ICOMOS BRASIL**, Belo Horizonte, 2018.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo. Reflexões sobre a sua preservação.** São Paulo, Ateliê Editorial / FAPESP / Secretaria da Cultura, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Notas sobre a Carta de Veneza. In. **Anais do Museu Paulista**, 2010, vol.18, n.2, pp. 287-320.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Desconstruindo os preconceitos contra a restauração**.** In. **Revista Restauro**. n. 0, 2016.

LANÇAS, S. Y. S. Mudança na paisagem e urbanização pela instalação de infraestrutura: O caso da área metropolitana de Campinas e o 1o. Trem de Alta Velocidade na Macro Metrópole do Estado de São Paulo, Brasil. In: **10a. Conferência Internacional LARES 2010**, São Paulo, 2010.

LENER, Jaime. **Plano de Concepção Urbanística do Pátio Central de Campinas**, Prefeitura Municipal de Campinas, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. **Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas**, 2002.

RETTO JÚNIOR, Adalberto da Silva e KÜHL, Beatriz Mugayar. **O papel do patrimônio arquitetônico no projeto da cidade contemporânea [recurso eletrônico]**. 1 ed. – Tupã: ANAP, 2019.

Preservação do distrito de Paranapiacaba (SP): legislação, planos, programas e projetos.

Paloma Fernandes Melo Silva <paloma.fms@puccampinas.edu.br>

Maria Cristina da Silva Schicchi <cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br>

INTRODUÇÃO

A pesquisa aborda a Vila de Paranapiacaba, um distrito de Santo André situado na Serra do Mar, São Paulo, e inserido em importantes áreas de proteção ambiental, como a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. O estudo foca nas condições atuais da vila, analisando planos, programas e projetos propostos ao longo do tempo para seu funcionamento e preservação, mas também considera o histórico do local para entender sua formação e importância.

Fundada em 1860 pela São Paulo Railway (SPR) com o objetivo de expandir a ferrovia Santos-Jundiaí e facilitar o escoamento de café para o porto de Santos, a vila foi escolhida por sua topografia favorável e oferta de recursos energéticos (CRUZ, 2007, p.69). A partir de sua construção, três núcleos urbanos se formaram: Vila Velha, Parte Alta e Vila Nova, cada um com um desenvolvimento distinto (FIGUEIREDO, 2011).

Com o passar dos anos e a substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário em escala federal, a ferrovia deixa de ter a relevância logística que possuía no momento de sua construção. Assim, com a falta de acordo entre os ingleses e o governo federal sobre sua manutenção, a ferrovia passou a ser administrada pela União em 1946, e depois pela Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) em 1957. Após a saída dos ingleses, a vila passou por um longo período de abandono até que, nos anos 1980, os órgãos de preservação iniciaram o processo de tombamento, oficializado pelo Condephaat em 1987 e pelo Iphan em 2002 (MARTINS, 2012; FIGUEIREDO, 2014; FIGUEIREDO, 2016).

Em 2002, a prefeitura de Santo André comprou a vila e implementou uma gestão descentralizada, criando a Subprefeitura de Paranapiacaba. A nova administração focou na preservação do patrimônio e ações para melhoria da qualidade de vida dos moradores do local, com planos, programas e projetos, tais como o Plano Patrimônio de 2003 e o Programa de Qualificações dos Serviços Turísticos (PQST). Em 2004, foi instituída a Lei de Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP), tornando a vila um setor de planejamento específico.

Em resumo, a Vila de Paranapiacaba teve, ao longo dos anos, distintas formas de gestão, com ações descontínuas e muitas vezes ineficazes para a administração de seu patrimônio, ressaltando a necessidade de uma análise crítica para aquilatar a eficiência de cada uma delas, visando futuras recomendações de preservação e desenvolvimento sustentável tanto para a vila quanto para a população.

OBJETIVOS

O objetivo geral é discutir a legislação de preservação e o conjunto de planos, programas e projetos propostos para a preservação de Paranapiacaba nos últimos 20 anos, a partir do período em que passa a ser propriedade municipal (2002). A pesquisa busca construir um quadro cronológico e analítico sobre a efetividade das ações realizadas, a partir da consulta em repositórios de teses e dissertações, levantamento técnico em órgãos de planejamento e preservação locais e pesquisa em fontes digitais, com o intuito de contribuir para a discussão de futuras políticas de preservação da Vila.

METODOLOGIA ESPECÍFICA

A presente pesquisa foi realizada, num primeiro momento, a partir do método histórico-crítico de forma que fosse possível construir um quadro abrangente das propostas, planos e projetos voltados à preservação do patrimônio do distrito, a partir de consulta e sistematização em arquivos, bibliotecas digitais e centros de documentação. Entre as instituições consultadas inicialmente, pode-se citar:

- Arquivo do estado de São Paulo: Disponível em <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/acervo/digitalizados>
- Biblioteca Digital de Santo André: Coletânea sobre a Vila de Paranapiacaba/Santo André. Disponível em <http://www.santoandre.sp.gov.br/PESQUISA/default.asp>
- Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP: Disponível em <https://www.teses.usp.br/>
- Diretório Brasil de Arquivos: Disponível em <https://dibrarq.arquivonacional.gov.br/>
- Memória Ferroviária: Disponível em <https://memoriaferroviaria.assis.unesp.br/>
- Repositório Institucional PUC-Campinas: Disponível em <https://repositorio.sis.puc-campinas.edu.br/>
- Repositório Institucional UNESP: Disponível em < https://repositorio.unesp.br/>
- Repositório da Produção Científica e Intelectual da Unicamp: Disponível em http://repositorio.unicamp.br/

Nessa etapa, a análise foi feita através da interpolação de dados bibliográficos para dados mapeados, isto é, a partir de duas fontes distintas, informação escritas e descritas em tabelas e levantamentos espacializados, das quais foi possível chegar a um conhecimento mais aprofundado sobre a legislação e as ações implementadas, assim como de dados espaciais da vila.

Numa segunda etapa, a pesquisa levantou e analisou os documentos técnicos que serão complementados na fase em andamento, de levantamentos *in loco*, ou seja, a legislação, planos, programas e projetos, que estão sendo consultados nos órgãos de planejamento e gestão da Região Metropolitana de São Paulo, da cidade de Santo André - à qual está vinculado o distrito de Paranapiacaba - e na Diretoria de Paranapiacaba e Parque

Andreense, responsável pela gestão do distrito. Também serão consultados a Superintendência do Iphan, em São Paulo e o Condephaat, respectivamente, órgãos de preservação federal e estadual.

Na terceira etapa serão elaboradas sínteses das informações: mapas com os perímetros dos projetos, síntese das propostas nos diversos planos diretores e de gestão ambiental, análise das estratégias de leis, programas e projetos propostos e discussão sobre suas implementações.

RESULTADOS OBTIDOS

A pesquisa sobre Paranapiacaba se iniciou com o levantamento de bibliografias de diversas fontes, como teses, livros, jornais, blogs e legislações, acessados por meio de repositórios online, bibliotecas, sites da prefeitura de Santo André e do governo de São Paulo e ONG's. O material foi organizado em uma tabela denominada "Tabela de Bibliografia" (tabela 1), classificando os documentos por autor, título, ano, tipo de publicação, instituição, área de conhecimento, resumo e palavras-chave, para facilitar o acesso durante a pesquisa e posteriormente fichada, permitindo concluir que Paranapiacaba teve um grande número de propostas e ações de conservação realizadas por órgãos como o IPHAN, CONDEPHAAT, COMDEPHAASA, além de ONGs e moradores locais. Entre essas ações, destaca-se o Plano Patrimônio ou Plano Turismo, que visou impulsionar o turismo para gerar renda e preservar o patrimônio. Contudo, muitos planos enfrentaram obstáculos para sua execução, foram descontinuados, nominados como novos projetos ou não foram concluídos.

Tabela 1. Tabela de Bibliografias (trecho de exemplo).

NÚMERO	NOME DO AUTOR	TÍTULO	ANO	TIPO DE PUBLICAÇÃO	INSTITUIÇÃO	ÁREA DE CONHECIMENTO	RESUMO	PALAVRAS CHAVE	BIBLIOGRAFIA
1	Vanessa Gayego Bello Figueiredo	Paisagem Cultural de Paranapiacaba: Uma experiência de gestão integrada, compartilhada e participativa	2016	Artigo	ID Global	Preservação Patrimonial, Planejamento Urbano	"Um dos desafios mais correntes na gestão de sítios históricos é a busca da simbiose entre a preservação do patrimônio, do ambiente e do desenvolvimento socioeconômico. Abordagens recente, como a de paisagem cultural, enfocam a interdisciplinariedade e o território como chaves na formulação de políticas integradas que superem dicotomias clássicas, material e imaterial. Tomando como referência o Programa de Desenvolvimento Sustentável de Paranapiacaba (Santo André - SP), o artigo apresentará como políticas setoriais foram concebidas e implementadas articuladamente, por meio da descentralização administrativa que, entre 2001 e 2008, viabilizou a bem-sucedida integração entre políticas de preservação cultural, conservação ambiental, turismo comunitário, desenvolvimento social, planejamento urbano e participação cidadã. Ao final, destacam-se os principais legados e lições desta experiência."	preservação da paisagem cultural, políticas públicas integradas, planejamento territorial participativo, turismo comunitário	Figueiredo, Vanessa Gayego Bello. «Paisagem cultural de Paranapiacaba: uma experiência de gestão integrada, compartilhada e participativa». Identidades: território, cultura, patrimônio, 2016, Núm. 6, https://raco.cat/index.php/Identidades/article/view/317662.

Fonte: Elaboração própria, 2023.

A pesquisa mapeou cada ação registrada, compreendendo os aspectos que levaram ao sucesso ou falha dos planos. Também analisou ações ambientais vigentes e mapeou perímetros e critérios das áreas de conservação ao redor de Paranapiacaba. Além disso, foi criada uma tabela cronológica das diversas gestões da vila, detalhando ações, planos, programas e projetos, com informações sobre objetivos, características, situação atual e justificativa, permitindo uma análise crítica de cada período de gestão de Paranapiacaba (tabela 2). Ademais, as informações de ambas tabelas foram sintetizadas e transferidas para uma terceira, que classificou e setorizou as ações relevantes propostas em Planos, Programas, Projetos e Legislação, junto com suas diretrizes específicas (tabela 3).

Tabela 2. Tabela Cronológica (trecho de exemplo).

GESTÃO	DATA	AÇÕES, PLANOS E PROPOSTAS	OBJETIVO DO PLANO	CARACTERÍSTCICAS DO PLANO	SITUAÇÃO DO PLANO	JUSTIFICATIVA
Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Adreense	2001	Criação da Subprefeitura de Paranapiacaba	Implantar um modelo "de gestão municipal descentralizada, articulando as políticas de desenvolvimento urbano, econômico e social, com preservação do patrimônio cultural, conservação ambiental, turismo e participação cidadã"	A implementação das políticas e ações da Subprefeitura foi feita em colaboração com a comunidade, frequentemente envolvendo debates e conflitos inerentes ao processo democrático. Foram criadas diversas instâncias participativas, incluindo mecanismos já consagrados como o Orçamento Participativo e conselhos temáticos (Meio Ambiente, Saúde, Educação, Desenvolvimento Urbano e Patrimônio), além de instâncias específicas para a região, como o Conselho de Representantes de Paranapiacaba e Parque Andreense, criado em 2001.	Subprefeitura extinta em 2009	Art. 2º Ficam criadas na estrutura administrativa da Administração Direta, subordinadas diretamente ao Prefeito, as seguintes Secretarias: I - Secretaria de Gestão dos Recursos Naturais de Paranapiacaba e Parque Andreense; II - Secretaria de Segurança Pública Urbana e Trânsito.
		Conselho de Representantes Paranapiacaba e Parque Adreense	Órgão de comunicação entre prefeitura e moradores da vila.	O conselho possuía representantes dos diversos atores sociais da vila e da região, como os moradores, industriais e comerciantes. Nas reuniões só eram convocados os conselheiros da região ou dos assuntos específicos a determinado grupo social, por exemplo, se fosse uma reunião que fosse sobre assuntos exclusivos à comunidade da vila de Paranapiacaba, eram chamados somente os conselheiros que representavam este nicho."		

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Tabela 3. Tabela de Diretrizes (trecho de exemplo).

TÍTULO	TIPO	AREA DE CONHECIMENTO	DATA	DIRETRIZES	SITUAÇÃO	AUTORES	GESTAO PARANAPIACABA
O Plano da Emplasa: Plano Integrado de Preservação e Revitalização de Paranapiacaba	Plano	Planejamento Urbano	1986	Motivado pela colocação do conjunto da Vila à venda pela RFFSA, foi pioneiro na discussão do tombamento da vila, com pedido de tombamento concentrado em um levantamento da Parte Baixa, não tendo sido elaborado estudo semelhante para a Parte Alta da Vila, apesar de também integrar o perímetro tombado. Não foram produzidos critérios ou diretrizes que diferenciassem a Vila de outro lugar qualquer e tampouco a população moradora foi consultada de modo a envolvê-la nos destinos da Vila. Deste modo, o processo de tombamento aponta para a necessidade de se considerar diferentes formas de intervenção, porém, não as define.	Tombamento	CONDEPHAAT e EMPLASA (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A)	Rede Ferroviária Federal - R.F.S.A (1957 - 1999)

Fonte: Elaboração própria, 2024.

Por fim, as fontes que ofereciam informações sobre áreas e delimitações físicas do território foram mapeadas usando aplicativos como Google Earth Pro, para delimitar a abrangência de cada plano, programa ou projeto.

Análise das ações empreendidas na vila de Paranapiacaba a partir da síntese de planos, programas e projetos propostos

Para melhor compreensão dos programas, planos e ações, foi desenvolvida uma linha do tempo com as ações mais revelantes relacionadas a Paranapiacaba, de forma que fosse possível vislumbrá-las de forma contextualizada e simultânea (figura 1).

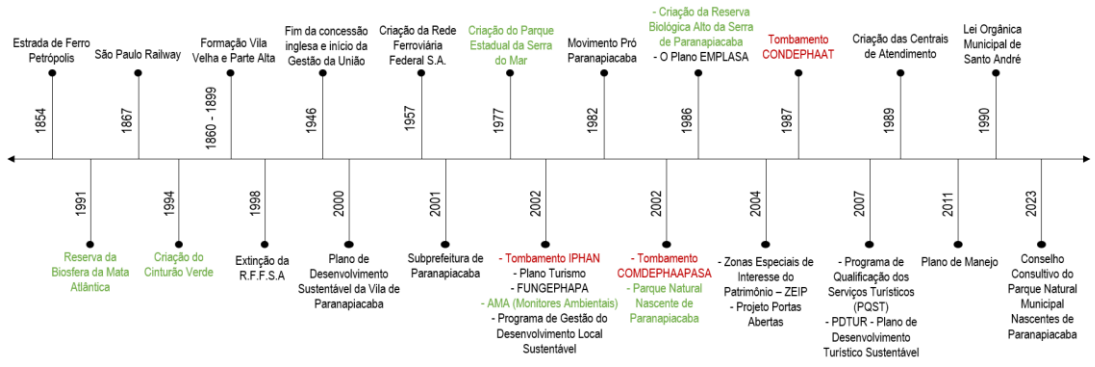


Figura 1. Linha do Tempo das Ações, Planos, Programas e Projetos envolvendo Paranapiacaba. Elaboração própria, 2024.

Anos após a implantação da primeira linha férrea do país, a Estrada de Ferro Petrópolis, foi inaugurada, em 1867, a São Paulo Railway Company, que ligava o porto de Santos ao planalto paulista. Nesse contexto, Paranapiacaba desenvolveu-se como um núcleo urbano ligado à ferrovia e implantada nas cotas mais altas, setorizada em Parte Baixa e Parte Alta (figura 2). No entanto, a partir de 1946, com o declínio das ferrovias e o fim da concessão inglesa, a vila entrou em abandono. Foi apenas a partir da década de 1950 que a localidade passou a receber propostas, planos e programas que implicaram seu desenvolvimento e nos anos 1980, sua preservação.

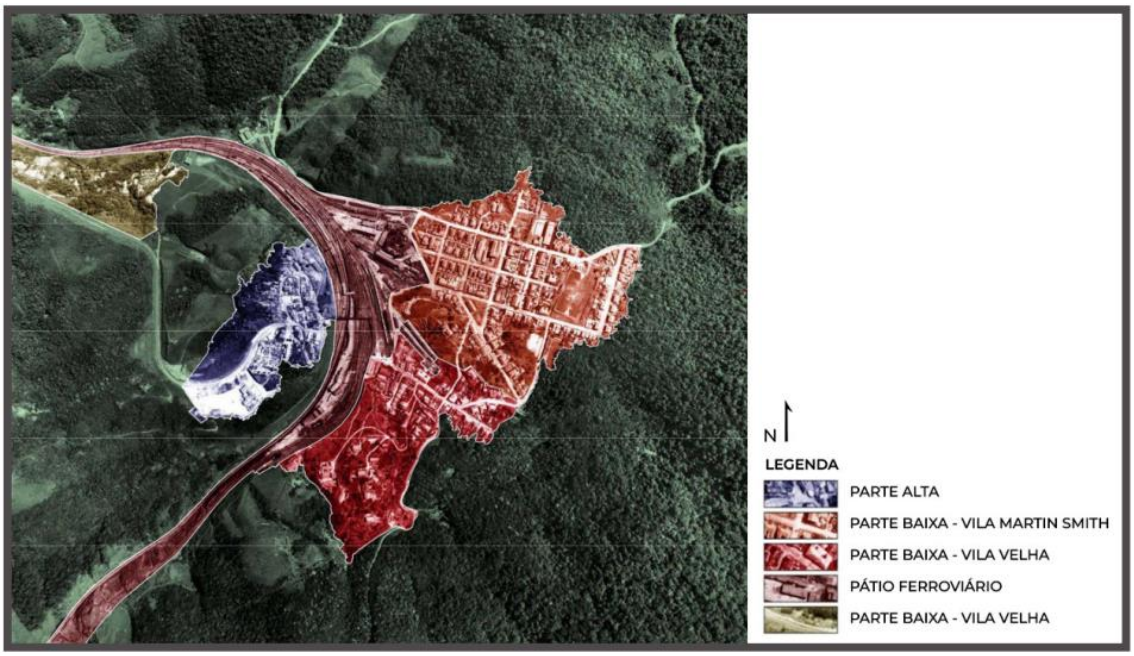


Figura 2. Setores da Vila de Paranapiacaba. Fonte: MEYER, LUME, 1999.

Em 1957, cria-se a Rede Ferroviária Federal S.A, vinculada ao ministério do Transporte, com o objetivo de administrar as estradas de ferro federais. Em 1982, surge o movimento Pró Paranapiacaba, que visava a criação de leis que regulamentassem a proteção ambiental e cultural da vila, um importante impulso para os tombamentos que viriam nos próximos anos. Em seguida, em 1986 foi elaborado o Plano Integrado de Preservação e Revitalização de Paranapiacaba, pela empresa estadual de planejamento metropolitano (EMPLASA), contendo as justificativas históricas que sustentaram o pedido de tombamento da Parte Baixa.

Já em 1987 a vila e seu entorno natural são oficialmente tombados em instância estadual, pelo CONDEPHAAT, como bens de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico (Resolução Estadual 37/87). De modo geral, o processo de tombamento aponta para a necessidade de se considerar diferentes formas de intervenção, porém não define diretrizes nem critérios, tampouco diferencia a vila de outros lugares. Ainda nesse período, foi criada a Reserva Biológica da Serra de Paranapiacaba, em instância estadual, localizada nas bordas do Planalto da Serra do Mar, próxima à Vila de Paranapiacaba, em Santo André (SP) (figura 3). A Reserva possui 336 ha, com cobertura predominantemente de Mata Atlântica, cuja principal característica é a grande diversidade em espécies vegetais. Além dela, outras medidas de proteção ambiental ocorreram, como o Projeto de Gerenciamento Participativo em Áreas de Mananciais (1998) e o Parque Estadual da Serra do Mar (1977) (MINAMI, 1996; MARTINS, 2012; ARANHA, 2014).

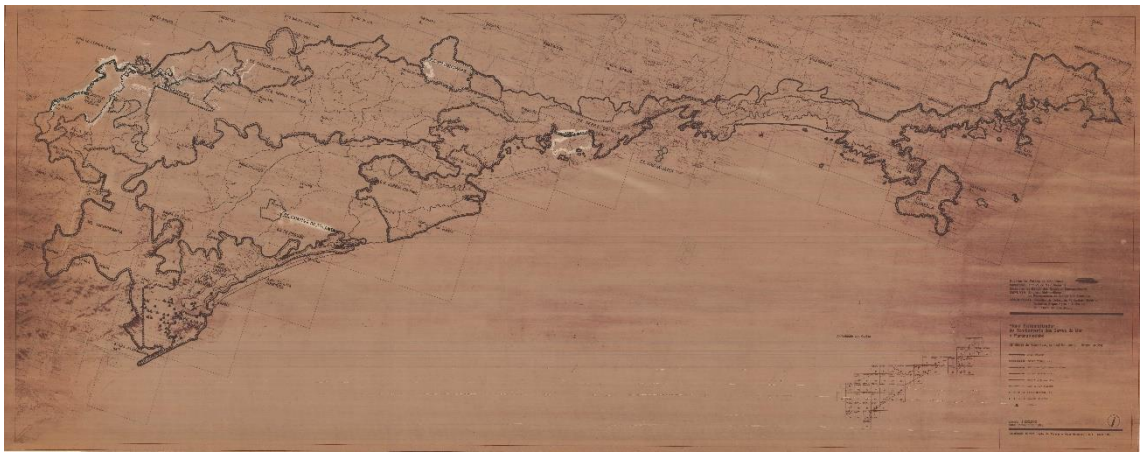


Figura 3. Índices das Cartas relacionadas aos limites do tombamento da Serra do Mar e de Paranapiacaba. Fonte: CONDEPHAAT, 1989.

Com a extinção da RFFSA em 1998, a gestão do patrimônio passou ao IPHAN. Após o tombamento em instância estadual e anterior ao desaparecimento da rede, o município de Santo André cria, em 1989, as Centrais de Atendimento de Santo André, que estabeleciam um sistema administrativo descentralizado, que viabilizaria as ações do poder público no distrito. Posteriormente, transformadas na Regional de Paranapiacaba, essa alteração administrativa promoveu uma maior constância nas ações envolvendo o patrimônio da vila nos anos seguintes.

Em 2000, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Sustentável de Paranapiacaba, que vislumbrava a promoção do turismo de base endógena, onde a comunidade pudesse ser inserida nas rotinas de visitação pública, na convivência com o turista, nas atividades e venda de produtos turísticos.

Em 2001, a Subprefeitura de Paranapiacaba foi criada, junto com o Conselho de Representantes de Paranapiacaba. Em 2002 ocorre o tombamento pelo IPHAN, protegendo apenas a área que se relaciona diretamente com a ferrovia, excluindo a Parte Alta e o entorno natural da Vila. Além disso, diversos programas, como o Fundo de Gestão do Patrimônio Histórico (FUNGEPHAPA) e o Programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável, foram implementados. Nesse ano, as ações e planos para Paranapiacaba se deram de modo mais contínuo do que anteriormente, destacando-se o Plano Patrimônio, de 2002, que visava transformar a vila em um importante centro turístico. Em 2003, o COMDEPHAAPASA finaliza seu processo de tombamento, em um perímetro que inclui toda a área urbana do distrito, junto com meio natural que o cerca (figura 3) (AÇAKURA, 2022).

Figura 4. Mapa síntese de ações de tombamento e proteção ambiental. Elaboração própria, 2024.

Em 2004, o Projeto "Portas Abertas" incentivou atividades comerciais locais. A Zona Turística de Paranapiacaba e as Zonas Especiais de Interesse do Patrimônio (ZEIP) foram estabelecidas para promover o desenvolvimento sustentável (figura 4). Ainda, o PDTUR, de 2007, revisou o plano turístico conforme as novas condições resultantes da ZEIP, reavaliando os atrativos e produtos turísticos, bem como os segmentos a serem priorizados.

Em 2011 é concluído um novo plano ambiental, específico para a região de Paranapiacaba, o Plano de Manejo (Parque Nascentes), que orientava a conservação ambiental e ecoturismo sustentável (D'AGOSTINI, 2014, p. 77,78). Por fim, em 2023, a última ação relevante se trata da criação do Conselho Consultivo do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba para contribuir na gestão do parque e implementar seu Plano de Manejo.

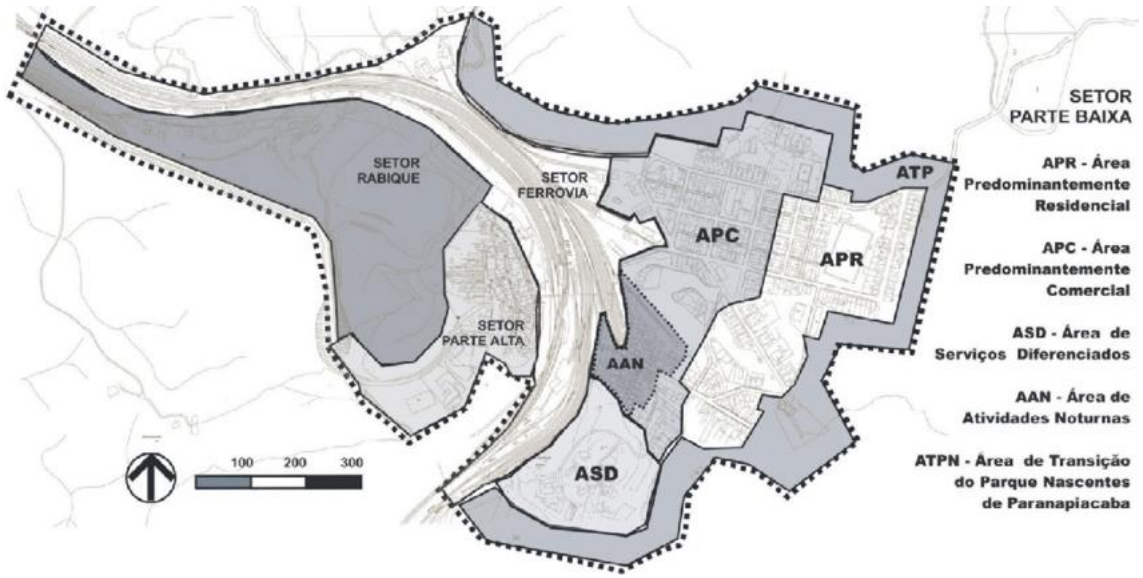


Figura 5. Paranapiacaba - Zoneamento. Mapa: Vanessa Figueiredo. Fonte: Lei 9.018/07-ZEIPP.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Paranapiacaba sempre esteve vinculado às atividades ferroviárias, mesmo após se tornar um distrito de Santo André, sendo planejada e gestionada como um setor específico da

cidade, oscilando entre características de um bairro rural e urbano, embora tivesse sempre como perspetiva sua autonomia. Em termos de sua formação, a exceção foi a Vila Martim Smith, que foi traçada com planejamento urbanístico e arquitetônico inglês.

Entretanto, após a saída da gestão inglesa, houve estagnação e evasão populacional. A criação da RFFSA trouxe tentativas de regulamentação do patrimônio, mas o desenvolvimento efetivo só ocorreu após o movimento Pró Paranapiacaba na década de 1980. Foi através do tombamento estadual e do Plano Integrado de Preservação e Revitalização (1986) que a proteção do patrimônio foi impulsionada.

Com a gestão municipal, iniciou-se um planejamento mais abrangente, com destaque para o Plano Turismo (2002) que visava gerar renda para a população, e o Programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável (2000). Houve também investimentos na recuperação e valorização do patrimônio histórico e ambiental. Os planos de qualificação turística, como o Programa de Qualificação dos Serviços Turísticos e o Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável (2007) foram implementados para melhorar os serviços turísticos e atrair visitantes.

Apesar dos avanços, ainda há desafios, como a implementação de uma logística de transporte e infraestrutura para a população. É fato que as ações mais eficientes ocorreram após a compra da vila pelo município de Santo André, que incluiu a região em seu plano diretor em 2004, mas ainda há uma série de medidas a serem tomadas visando a qualidade social e patrimonial de Paranapiacaba.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ARANHA, B. A. **Caracterização da vegetação e flora do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba, Santo André-SP**: subsídios para o plano de manejo. Instituto Florestal Série Registros, n. 51, p. 45–119, 2014.

CRUZ, Thais Fátima dos Santos. **Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas**. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

Açakura, Julia Miwa. **Paranapiacaba como Patrimônio da Humanidade: uma vila de se ver, não de viver?** / Julia Miwa Açakura; orientadora Beatriz Mugayar Kühl. - São Paulo, 2022. 83f.

D'AGOSTINI, Fernanda Figueiredo. **As políticas de patrimônio e o desenvolvimento urbano na Vila Ferroviária de Paranapiacaba**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

D'AGOSTINI, Fernanda Figueiredo; ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi. Vila Ferroviária de Paranapiacaba: patrimônio, identidade e imagem como motores de desenvolvimento. **XIII SHCU: Tempos e Escalas da Cidade e do Urbanismo**, n. 13, 2014.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. **Paranapiacaba: um caso de preservação sustentável da paisagem cultural**. In: **CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**. 1., 2010, Campinas e Jaguariúna [São Paulo], Brasil. Anais... Campinas [Brasil]: Conpadre, 2010. 20p. Disponível em: <www.conpadre.org>.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. Desenvolvimento Local Sustentável: os desafios da preservação, do planejamento participativo e da gestão pública em Paranapiacaba. **Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos**, CODE 2011 – II Conferência do Desenvolvimento – IPEA, 2011.

MARTINS, Ana Luiza; CARDOSO, Jordana; ANDRADE, Marcelle Marques de. Notas sobre a preservação do patrimônio ferroviário de São Paulo. In: PAULA, Zuleide C.; MENDONÇA, Lúcia G.; ROMANELLO, Jorge L. **Polifonia do patrimônio**. Londrina: Eduel, 2012, p. 47-80.

MINAMI, I. Vila de Paranapiacaba, Alto da Serra: **um patrimônio ambiental, tecnológico e arquitetônico.** PosFAUUSP, [S. l.], n. 6, p. 71-77, 1996. DOI: 10.11606/issn.2317-2762.v0i6p71-77. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/137106. Acesso em: 12 out. 2023.

Desindustrialização e Patrimônio Industrial: propostas de Planejamento Territorial em cidades da Região Metropolitana de São Paulo

Clarissa Maria Rosa Gagliardi <clarissamrg@usp.br>
Mônica de Carvalho <monicarvalho@pucsp.br>

INTRODUÇÃO

O objetivo desse trabalho é propor formas de apropriação do patrimônio industrial legado pelo processo de desindustrialização e pela mudança das plantas industriais, identificado na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Para tanto, propomos: i) apresentar o mapeamento realizado até o momento sobre os galpões fabris organizados em base de dados disponível na Plataforma Patrimônio Fabril[59] (https://patrimoniofabrilrmsp.eca.usp.br/plataforma/) ainda em fase de teste; ii) estabelecer cruzamento desse mapeamento com o avanço do mercado imobiliário; iii) destacar os galpões que foram patrimonializados e/ou permanecem em processo de reconversão; iv) sugerir formas de apropriação do patrimônio fabril ocioso visando influenciar nas políticas de planejamento territorial. Serão consideradas para estudo de caso as cidades da RMSP onde trabalho de campo revelou a maior concentração de galpões fabris, cerca de 93 identificados até o momento, observando-se com mais detalhe aqueles que foram patrimonializados e encontram-se ociosos. A pesquisa se apoia em casos internacionais de reuso do patrimônio industrial e nas disputas empíricas observadas nos municípios da RMSP em torno dos galpões fabris.

Nos casos internacionais, o reconhecimento da importância da preservação dos vestígios materiais da industrialização caminhou *pari passu* ao processo de desindustrialização, ocorrido nas cidades europeias desde a década de 1970, com a consequente obsolescência das estruturas que lhe deram suporte, gerando disputas patrimoniais e fortes discussões a respeito das demolições e descaracterizações oriundas de processos de reconversão destes imóveis no contexto urbano. Na cidade de São Paulo, essas disputas também têm sido observadas, mas com pouco resultado no processo de patrimonialização de edificações industriais.

Segundo Neves e Caporrino, desde quando o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) foi criado, apenas 10 imóveis de tipologia industrial foram tombados, todos eles referentes a fábricas com atuação ainda no século XIX, nenhum deles para além desse período. Na cidade de São Paulo, apenas o SESC Pompeia é tombado pelo IPHAN na tipologia Patrimônio Industrial, tendo sido a intervenção da renomada arquiteta Lina Bo

[59] Autoras agradecem ao CNPq pelo financiamento da Plataforma Patrimônio Fabril, vinculada ao projeto *Reconversão do ambiente construído: dos galpões fabris ao patrimônio cultural na cidade de São Paulo* (processo 423670/2021-2), desenvolvido no âmbito do Observatório das Metrópoles, núcleo São Paulo

Bardi na antiga fábrica o argumento maior para sua preservação. O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) durante toda sua existência recebeu apenas 83 pedidos de tombamento no âmbito dessa mesma tipologia, em todo o Estado. Desses, apenas 40 estão protegidos: 28 foram tombados, 2 contam com decisão de tombamento, sem homologação ainda, e 10 estão em estudo. Os demais pedidos foram arquivados (NEVES e CAPORRINO, 2023, p. 105-106).

No entanto, não faltam evidências da importância que o patrimônio poderia desempenhar na promoção de outras formas de planejamento territorial. Desde 2017, movimentos sociais de moradia ocupam o antigo prédio da Fábrica Labor, localizado na Mooca, distrito da região central da cidade de São Paulo, e tombado pelo Condephaat em 2014 (GRANCONATO, 2018). Setor imobiliário atenta para os galpões de antigos bairros industriais da cidade de São Paulo e a verticalização de bairros tradicionalmente industriais da capital, como a Mooca, transforma sua paisagem histórica (CASTELANI, 2023). Associação de moradores do bairro de Pinheiros, na cidade de São Paulo, reivindicou em 2023 o tombamento de parte do bairro de Pinheiros como instrumento para confrontar o avanço do mercado imobiliário, obtendo aprovação unânime do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP) (MENGUE, 2023). Empresas de logística elaboram mapeamento para conhecer onde estão os antigos galpões fabris na cidade de São Paulo para instalar o que chamam de galpões logísticos de última milha (CEZAR, 2024). Eventos, a princípio desconectados, chamam atenção para o mesmo objeto: a disputa em torno de galpões esvaziados na cidade de São Paulo tendo, de um lado, atores da sociedade civil que lançam mão do instrumento da preservação patrimonial para reivindicar o direito à moradia; de outro, a expansão das fronteiras do mercado imobiliário e da economia globalizada, traduzida atualmente nos galpões logísticos.

Os dados preliminares reunidos em nosso trabalho confirmam o que temos observado na literatura. A ausência de conhecimento sistematizado dos galpões fabris e suas condições tem contribuído para sua demolição e apropriação pelo mercado imobiliário. Mesmo aqueles que foram alcançados pelo tombamento, a maior parte permanece ociosa, talvez em função da pressão do mercado imobiliário sobre os proprietários, o que ainda não tivemos condições de averiguar.

Dados da Secretaria da Fazenda da Prefeitura de São Paulo para os anos de 1995 a 2019 informam que a área construída destinada ao uso industrial na cidade de São Paulo sofreu redução de 24%, enquanto para comércio e serviços aumentou em 69%. Os dados sugerem que essas áreas ricas em infraestrutura podem estar sendo apropriadas pelo setor imobiliário, conforme mostramos em reportagem publicada pelo Jornal Folha de São Paulo (GAGLIARDI, CARVALHO E CAPORRINO, 2023). Naquele mesmo período, imóveis destinados à residência de alto padrão aumentaram 109% sua área construída, enquanto a de baixo padrão, apenas 61%. Nos distritos que perderam plantas industriais houve aumento na área construída de imóveis residenciais de alto padrão, 280% na Mooca e 364% no Tatuapé, por exemplo. Na Barra Funda e na Vila Leopoldina, com muitos galpões fabris desocupados, esse crescimento foi de 743% e 578%, respectivamente. Ao contrário, os imóveis residenciais de baixo padrão tiveram crescimento bem menos significativo, de 15% na Mooca, 31% no Tatuapé e 13% na Vila Leopoldina, com redução de 31% na Barra

Funda. Antigos bairros industriais de interesse cultural estão sendo, portanto, ocupados por uma população de mais alta renda.

Outra possibilidade, entretanto, é indicada pelos movimentos sociais. No caso do conjunto remanescente da Fábrica Labor, uma extensão de 16.000m2 ocupada pelos movimentos de moradia, em vez de uma saída recorrente - reintegração de posse com expulsão dos residentes - por que não propor solução que atenda aos interesses de todos os envolvidos, mediada pelo poder público? O tombamento não impõe um uso específico e permite a adequação do imóvel para Habitação de Interesse Social, desde que os projetos respeitem as diretrizes de preservação e sejam previamente aprovados pelos órgãos responsáveis. Seria possível, portanto, produzir moradia e instrumentos de geração de renda no mesmo espaço, por exemplo, com atividades culturais e turísticas por meio de concessão de exploração por tempo determinado.

Uma agenda comum entre as políticas habitacional e cultural devolveria ao circuito patrimonial e à coletividade o ambiente construído da Fábrica Labor, com moradores, proprietários e poder público contribuindo para sua preservação, evitando a descaracterização e a ruína, realidade de parte das edificações tombadas no Brasil. Essa proposta ecoa outras ao redor do mundo, como a reabilitação do conjunto de edifícios industriais tombados pelo patrimônio histórico, Van der Meulen-Ansemsterrein[60], no centro da cidade de Eindhoven, na Holanda, que associa de forma criativa diferentes padrões de habitação, áreas de uso público e uma série de atividades comerciais, educativas e artísticas.

Portanto, importa a pergunta: a quem interessa o desconhecimento sobre a existência dos galpões fabris ociosos? É na direção de reverter essa situação, dando a conhecer à população a existência de espaços urbanos que possam ser reapropriados publicamente, que a Plataforma Patrimônio Fabril foi criada em 2023. Ao sistematizar o conhecimento em torno dos galpões fabris em desuso na Região Metropolitana de São Paulo visa interferir no debate e na promoção de políticas públicas voltadas à sua refuncionalização. O banco de dados produzido selecionou edificações fabris em ruína, ociosas ou que receberam outros usos, tendo por fonte a bibliografia especializada, documentos oficiais e trabalhos de campo. Uma vez aberta ao público, dispõe de canal para receber colaboração de usuários que queiram informar edifícios fabris abandonados pela atividade industrial. Constitui assim, subsídio para a ação e o debate público a respeito da função social do patrimônio cultural.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARVALHO, M.; BÓGUS, L.M.M.; PASTERNAK, S.; GAGLIARDI, C. Desindustrialização: consequências para o mercado de trabalho da Zona Leste. In: OLIVEIRA, A. C.; JUNQUEIRA, M. A.; WANDERLEY, M. B. (org). **Constelações urbanas: territorialidades, fluxos, manifestações estético-políticas.** São Paulo: EDUC, 2018.

[60] Para detalhes do projeto, ver https://www.oma.com/projects/vdma

CARVALHO, M. D. (2020). Devir da fábrica: patrimônio industrial em disputa na zona leste de São Paulo. **Anais Do Museu Paulista: História E Cultura Material,** 28, e17. https://doi.org/10.1590/1982-02672020v28e1

CASTELANI, C. Verticalização atrai moradores e comércio e dá nova vida a Mooca e Brás. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 26 ago. 2023. Folha Cotidiano. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/08/verticalizacao-atrai-moradores-e-comercio-e-da-nova-vida-a-bairros-industriais-de-sp.shtml> Acesso em: 2 jun. 2024

CEZAR, G. Retrofit cria centros logísticos em bairros industriais. **Valor Econômico**, São Paulo, 29 mai. 2024. Logística. Disponível em <https://valor.globo.com/publicacoes/especiais/logistica/noticia/2024/05/29/retrofit-cria-centros-logisticos-em-bairros-industriais.ghtml> Acesso em: 2 jun. 2024.

GAGLIARDI, Clarissa; CARVALHO, Mônica. Função social do patrimônio cultural: a reconversão de uso do solo em tempos de desindustrialização. In: Bógus, L.M.M.; Pasternak, S.; Nakano, A. K.; Magalhães, L.F.A. Gaspar, R. **Reforma Urbana e Direito à Cidade: São Paulo.** Rio de janeiro: Letra Capital, 2023.

GAGLIARDI, Clarissa M. R.; CARVALHO, Mônica; CAPORRINO, Amanda. Políticas habitacional e cultural podem agir de forma integrada: galpões fabris desocupados funcionariam como espaços de uso misto em SP. **Jornal Folha de São Paulo**, São Paulo, 14 set. 2023. Folha Opinião. Tendências/Debates. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2023/09/politicas-habitacional-e-cultural-podem-agir-de-forma-integrada.shtml>

GRANCONATO, E. Imóvel de antiga fábrica e balada na Mooca vira invasão sem teto. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 13 set. 2018. Folha Cotidiano. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/09/imovel-de-antiga-fabrica-e-balada-na-mooca-vira-invasao-sem-teto.shtml> Acesso em: 2 jun. 2024.

NEVES, D.R.L.; CAPORRINO, A.W. Proteção institucional do patrimônio industrial no Estado de São Paulo. In: GAGLIARDI, C.M.R.; CARVALHO, M. de. (orgs.). **Desindustrialização e refuncionalização do patrimônio industrial: debates sobre experiências locais e internacionais**. São Paulo, ECA-USP, 2023. p. 104-124.

MENGUE, Priscila. Moradores conseguem tombamento provisório de parte de Pinheiros em meio a avanço de prédios altos; entenda. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 02 out. 2023. Disponível em <https://www.estadao.com.br/sao-paulo/conpresp-tombamento-cerqueira-cesar-pinheiros-predios-altos/#:~:text=Os%20moradores%20falaram%20tamb%C3%A9m%20na,e%20do%20tipo%20de%20im%C3%B3veis>. Acesso em: 15 jun. 2024.

Usinas e Ferrovias em Santa Bárbara D'Oeste: um olhar sobre a paisagem histórica da produção

Heloisa Mina Padula <heloisa.mp4@puccampinas.edu.br>

Maria Cristina da Silva Schicchi <cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br>

INTRODUÇÃO

A agricultura brasileira tem posição de destaque no mercado global, exercendo liderança tanto na produção de açúcar e álcool, quanto na exportação de insumos relacionados ao setor. O cultivo da matéria-prima é praticado desde o período colonial, quando o território já era um importante produtor do insumo, principalmente na região nordeste. Contudo, ao longo do tempo, houve um desenvolvimento gradual das técnicas de cultivo e processamento, possibilitando a ascensão de novas regiões produtivas. Neste contexto, o estado de São Paulo emergiu como líder nacional, impulsionado por uma combinação de fatores, incluindo sua localização geográfica, solo propício, condições climáticas favoráveis, estímulos econômicos, políticas públicas, apoio governamental à diversificação da economia agrícola, investimentos em infraestrutura e modernização. Esses elementos foram fundamentais para sua proeminência, e se estabeleceu como líder a partir da década de 1950 (RAMOS; SZMRECSÁNYI, 2002).

Em resposta ao declínio da produção cafeeira após a crise econômica de 1929, o poder privado de grupos empresariais, especialmente por grupos familiares de imigrantes, se voltou para a agroindústria canavieira, promovendo o desenvolvimento dessa atividade no estado de São Paulo. Em 1933, o governo criou o Instituto do Açúcar e do Álcool (IAA) para controlar a produção, estabilizar os preços do açúcar e planejar a agroindústria. Com isso, o processamento da cana-de-açúcar passou dos engenhos centrais, para as usinas canavieiras, que integraram a produção e o processamento industrial da cana em um único complexo, exigindo grandes porções de terra para cultivo e manufatura. Essas usinas, são sistemas verticalmente integrados, e basearam-se na concentração de propriedade fundiária e monopólio da força de trabalho, promovendo a centralização de capital, e por consequencia, valorizando o território paulista. O desenvolvimento econômico e social dessas áreas contou com forte intervenção estatal em políticas econômicas e territoriais, influenciando a demografia, a cultura e a identidade regional até os dias atuais.

Durante o período colonial, o transporte do açúcar utilizava estradas de terra e a navegação fluvial, que eram precários, de baixa capacidade e elevados os custos, reduzindo a competitividade no mercado internacional. Como alternativa para a agilização deste processo, no estado de São Paulo, a iniciativa privada implantou malhas ferroviárias e melhorias nas estradas rurais.

Dessa forma, objetiva-se unir a perspectiva histórica das usinas de cana-de-açúcar junto às ferrovias, e identificar, na região de Santa Bárbara D'Oeste, a relevância destas

estruturas valorizadas de maneira conjunta, relacionando-as aos processos socioeconômicos e de constituição das paisagens históricas da produção da região. Uma vez compreendido esses processos, a pesquisa terá como foco as dinâmicas atuais destes territórios, para reconhecer elementos que contribuíram para a formação dessas paisagens, de forma a reforçar a identidade e a memória dos habitantes.

Pelo viés acadêmico, a temática das usinas e ferrovia na região são abordadas por tópicos que abrangem desde os registros históricos e desenvolvimento da economia açucareira da região, perpassando pelas especificidades das áreas onde foram implantadas, até questões do habitar e modo de vida vinculado ao espaço, analisando aspectos culturais, de memória e identidade. Por outro viés, os acervos locais, digitais e físicos, apresentam documentações expressivas, com conteúdo sobre a história local por diversas perspectivas.

A pesquisa, em andamento, busca compreender o recorte de maneira integrada, como um bem coletivo e dinâmico, tratando todos os elementos como constitutivos de uma mesma paisagem. Pretende-se retraçar a memória do território, delineando a dialética entre a preservação dos complexos agroindustriais e a transformação urbana ao longo do tempo, incorporando dimensões imateriais e simbólicas.

Neste sentido, utilizou-se a metodologia histórico-crítica para investigar usinas, ferrovias, rodovias e urbanização em Santa Bárbara D'Oeste, como recorte proposto para apresentar, neste artigo, as interrelações entre os diversos elementos formadores destas paisagens da produção (usinas, ferrovia, caminhos, rios etc.), e uma análise comparativa dos aspectos históricos e sociais do território, compreendendo as interações entre patrimônio industrial e desenvolvimento urbano, analisando a evolução do espaço como uma paisagem cultural.

OBJETOS DE ESTUDO

Do ponto de vista funcional, as usinas contribuíram para a caracterização das regiões nas quais foram inseridas, ultrapassando as dinâmicas econômicas ao ocuparem predominantemente áreas rurais e se associarem a um modo particular de habitar o território. Nesse contexto, é relevante destacar que a construção e a evolução dos complexos não apenas moldaram o ambiente rural, mas também originaram um modo de vida específico como comunidades operárias.

> Além do trabalho e da moradia, as usinas trataram de organizar todo o cotidiano do lugar, no qual se incluía consumo, lazer, educação, saúde e uso do tempo de seus ocupantes, de acordo com o que julgavam ser "ideal" ', "correto" e "positivo" em seus domínios. Alguns assentamentos criados pelas usinas caracterizaram-se como locais que ofereciam variadas atividades sociais - bailes, projeção gratuita de filmes, campeonatos esportivos, desfiles alegóricos e apresentações musicais -, as quais atraíam pessoas de outras localidades e eram aclamadas na imprensa e admiradas por seus frequentadores. Nesse período, a organização do cotidiano, o cuidado com a promoção de diversas atividades sociais e a implantação de novas estruturas de funcionamento faziam parte de um projeto que vislumbrava, inclusive, a projeção social da indústria, capaz de favorecer interesses políticos e econômicos de seus promotores (CAMPAGNOL, 2008, p. 325).

Popularmente conhecida como “Pérola açucareira”, foram implantadas no município de estudo sete usinas no século XX, logo, por ser local de extensas áreas de cultivo e processamento de cana-de-açúcar emergiu como um dos pilares essenciais da economia. Consequentemente, por serem distantes da malha urbana, estes complexos operaram como estímulos para a ocupação territorial, devido ao fornecimento de infraestrutura física, e pela construção de uma comunidade que criou raízes locais. Assim, promoveram o desenvolvimento de povoados adjacentes, caracterizados como áreas periurbanas, entendidas como “zonas de transição entre a cidade e o campo, onde as atividades rurais e urbanas se misturam na disputa pelo uso do solo". (SCHICCHI, 2023, p.19).

Tabela 1: Usinas de Santa Bárbara D’Oeste.

USINA	MUNICÍPIO	FAZENDA	ATIVIDADE	SITUAÇÃO	ROTAS RELACIONADAS
Usina Santa Bárbara	Santa Bárbara D’Oeste	Fazenda São Pedro	1914 à 1995	Inativa	Cia. de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara + Rod. Luís Ometo
Usina De Cillo	Santa Bárbara D’Oeste	Fazenda Boa Esperança	1910 à 1978	Inativa	CPEF + Atual Rod. Dr. Ernesto de Cillo
Usina Furlan	Santa Bárbara D’Oeste	Alambari	1928 à 2018	Inativa	Atual Rod. Luiz de Queiroz
Uzina Azanha	Santa Bárbara D’Oeste	Fazenda Galvão	1935 à 1974	Inativa	Cia. de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara + Rod. Comendador América Emilio Romi
Usina São Luis	Santa Bárbara D’Oeste	Fazenda São Luís	1933 à 1940	Inativa	Cia. de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara + Rod. Comendador América Emilio Romi
Usina Rochelle / E. Pyles & Irmãos	Santa Bárbara D’Oeste	Não identificado	- à 1947	Inativa	N/D
Usina Bom Retiro	Zona rural norte de Capivari	Fazenda Bom Retiro	1947 até os dias atuais	Ativa	Cia. de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara + Rod. Comendador América Emilio Romi

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2024.

Como objetivo principal de conectar as áreas de plantação às de produção, em 1914, a Usina Santa Bárbara foi pioneira na região ao implantar uma ferrovia de “bitola estreita”, cruzando o território longitudinalmente. Denominada Companhia de Estrada de Ferro e

Agrícola de Santa Bárbara, também conhecida como Tramway da Fazenda Santa Bárbara (figuras 1, 2 e 5), esta iniciativa foi relatada pelo jornal local:

> Com a aprovação da assembléia que constituiu a "Cia. de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara", a nossa conhecida Usina Santa Bárbara, foi criada, em nosso município, uma ferrovia para dar o suporte no abastecimento da nova usina. A ferrovia, partindo da Usina, chegou até a Fazenda Jamaica, Bairro Santo Antônio do Sapezeiro, Bairro Areia Branca. (RECORDANDO, DIÁRIO DE SANTA BÁRBARA, 2005, grifos das autoras)

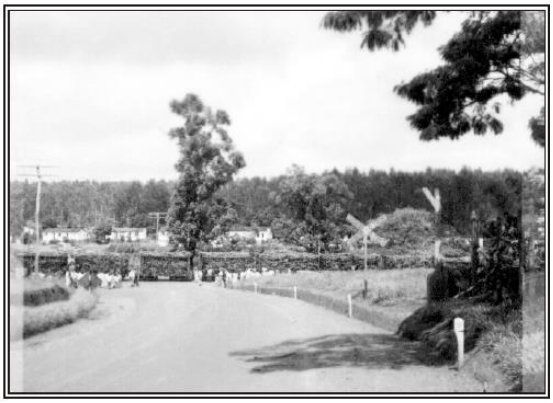


Figura 1, Estrada férrea que cruzava a rodovia que ligava Piracicaba e Santa Bárbara. (Década de 1960). Fonte: Centro de Documentação Histórica Fundação ROMI.

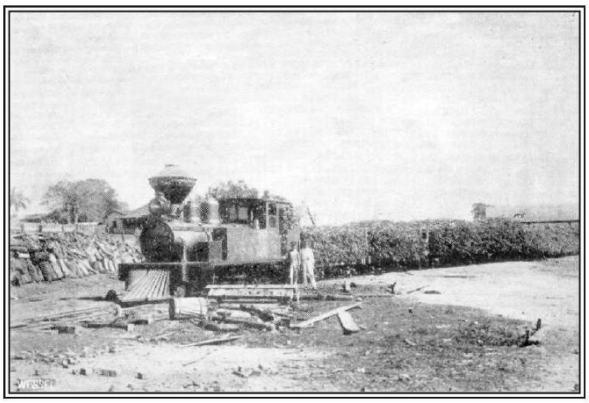


Figura 2. Maria Fumaça da Companhia de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara". Publicado em julho de 1922. Fonte: Centro de Documentação Histórica Fundação ROMI.

Em 1916, a Usina De Cillos cedeu parte de suas terras para a passagem dos trilhos do ramal da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), que cruza latitudinalmente o município, e conecta Nova Odessa à Piracicaba. Em troca, no ano de 1924, foi autorizada a construção da "Estação de Cillos", abrindo ao tráfego público a região (figura 3, 4 e 5).

> A ferrovia se constituiu a grande aliada das novas usinas. Para operar com eficiência, devido a capacidade fabril dezenas de vezes ampliada, as usinas demandavam grandes quantidades de cana para processamento que, por sua vez, demandavam áreas maiores de cultivo, e, claro, um sistema de transporte de maior porte e eficiência. Com as centrais e usinas se faria uma revolução no sistema de transporte de cana, com os carros de bois e burros sendo gradativamente substituídos por estradas de ferro particulares que se articulariam com outros trilhos, facilitando o transporte de cana a grandes distâncias (CAMPAGNOL, 2008, p.53).

Figura 3. Estação de Cillos, linha férrea da CPEF. Década de 1940. Fonte: Centro de Documentação Histórica Fundação ROMI.

Figura 4. Estação de Cillos em 2021. Fonte: Wilton Drone. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=kULfWnN9n6k Acesso em: 15/05/2024.

Através deste processo de ocupação do território foram traçados os caminhos do açúcar da região. Na figura 5, de 1950, é representado pelo traçado laranja a Cia. de Estrada de Ferro e Agrícola de Santa Bárbara, o traçado vermelho representa a CPEF e em roxo são estradas rurais, atualmente Rodovia Margarida da Graças Martins, Rodovia Comendador Américo Emílio Romi, e Rodovia Saulo Waldemar Fornazin (figura 5).

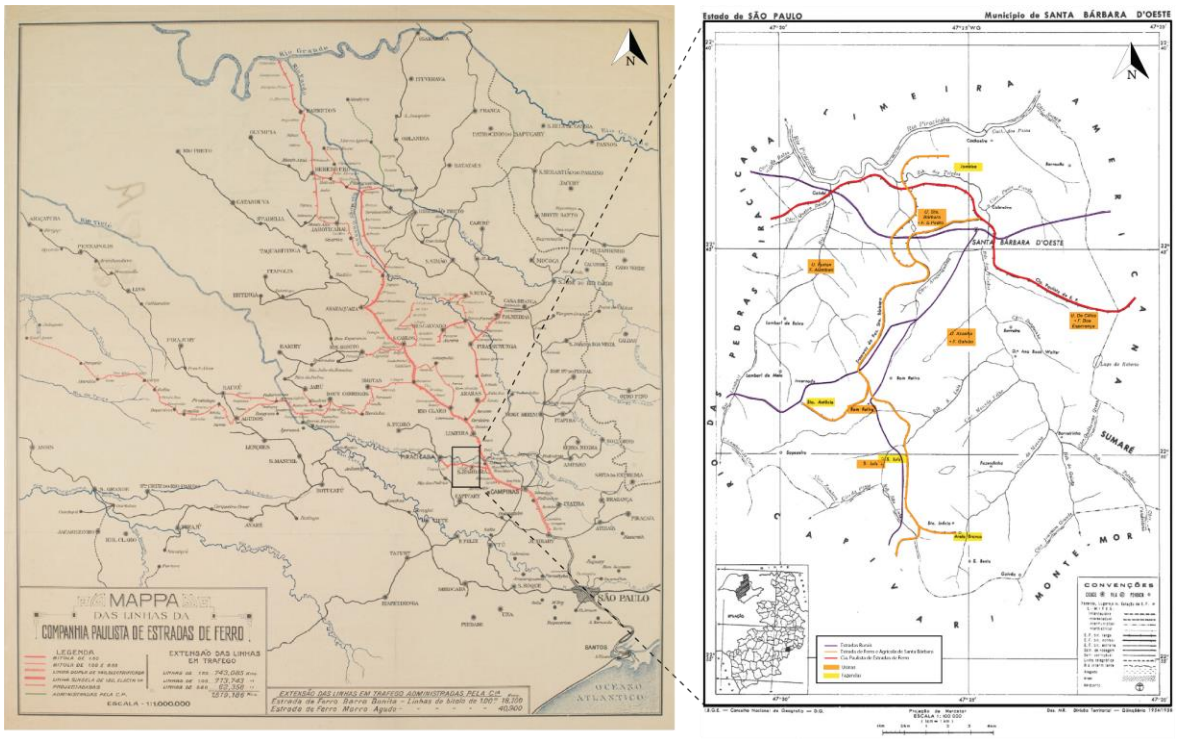


Figura 5. À esquerda: Mapa das linhas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro com a localização da região de estudo, (s/d). À direita: mapa dos Caminhos do açúcar na região de Santa Bárbara D'Oeste. (1950). Fonte: Respectivamente: acervo Iphan e Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, IBGE, volume XI, 29/5/1960, p.77. Elaborado pelas autoras.

Em 1934, houve a criação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), como parte de um movimento que visava promover a integração nacional, resultando na implementação de projetos para a expansão de trechos rodoviários de grandes escalas. Esses frequentemente seguiam rotas paralelas às vias férreas existentes, estabelecendo uma infraestrutura de transporte que não apenas complementava, mas em muitos casos, substituía o sistema ferroviário. Porém, os trechos de menor extensão, como os que conectavam a área rural a área urbana, foram conduzidos de acordo com as necessidades do setor privado, e ainda hoje seus nomes fazem referência aos empresários da época, como a nomenclatura das vias da região: Rodovia Comendador Américo Emílio Romi (SP-306), Rodovia Dr. Ernesto de Cillo, Rodovia do Açúcar (SP-308) e Rodovia Luiz de Queiroz (SP-304).

A predominância das rodovias contribuiu para o declínio do transporte ferroviário, que anteriormente desempenhava um papel crucial na movimentação de cargas e pessoas. A

infraestrutura ferroviária foi gradualmente negligenciada, resultando em uma redução da eficiência e de sua abrangência. Em decorrência do crescimento rodoviário, houve uma intensificação da malha urbana e o aumento do tráfego, consequentemente, promovendo um espraiamento das infraestruturas urbanas e a consolidação da periurbanização.

Neste contexto de entendimento do território, Sobrino (2010) destaca como, ao longo da história, espaços refletem as atividades, procedimentos e relações necessárias que acolhem a população. Portanto, a abordagem de como essas transformações territoriais, marcadas por continuidades e rupturas, oferecem uma visão privilegiada sobre o caráter evolutivo das sociedades. Para isso, buscou-se essa leitura como paisagens históricas da produção, “entendidas como receptoras/agregadoras de diferentes escalas e formas de ocupação no tempo, foi potencialmente também a que melhor permitiu interpretar memórias compartilhadas.” (SCHICCHI, 2023, p.20).

Avaliando-se a expansão urbana dos últimos 20 anos (Figuras 6), identifica-se o avanço da cidade no sentido rural, ou seja, se aproximando dos complexos usineiros. O plano diretor, por sua vez, define estas áreas como “macrozona de expansão urbana 3”, que são definidas por áreas internas ao perímetro urbano destinadas à urbanização de terrenos e ao parcelamento do solo, preferencialmente para usos comerciais, de serviços e indústrias de grande porte. E como “macrozona de urbanização consolidada”, que inclui áreas urbanas ocupadas, resultantes do parcelamento do solo ou da implantação de empreendimentos isolados, com infraestrutura e equipamentos públicos. Porém, as áreas são ocupadas majoritariamente por condomínios privados residenciais (horizontais e verticais) e condomínios industriais.

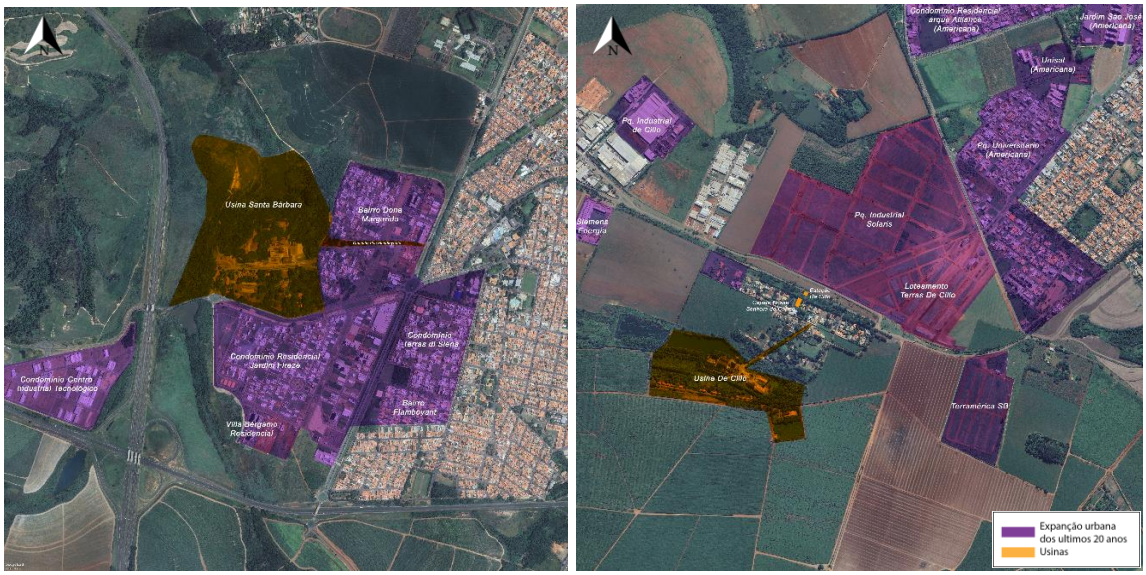


Figura 6. Da esquerda para a direita: imagem da aérea da região da Usina Santa Bárbara e da Usina de Cillos em 2024, com demarcação da expansão da malha urbana nos últimos 20 anos. Fonte: Google Earth (2024). Elaborado pelas autoras.

Por outro lado, é possível observar um apreço por parte da comunidade local em relação a esses locais, pois muitas famílias cujos membros trabalharam nas usinas, ainda permanecem na região, que é, portanto, território de identidade e de memória coletiva que preservam a história e a cultura da região. No entanto, vale ressaltar que esses espaços são de propriedade privada, com a gestão municipal limitada apenas à Usina Santa Bárbara, que disponibiliza as instalações para a realização de eventos artísticos, culturais, religiosos e semelhantes efêmeros (Figura 7).

Figura 7. Festa da Negadinha da Usina Santa Bárbara, 2019. Fonte: Acervo da Pesquisa FAPESP (2018-2020), 2019.

A única menção no plano diretor sobre a preservação do ambiente construído está no artigo 110, inciso V, onde reforça a necessidade de preservação do traçado do sistema ferroviário existente. Por outro viés, o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Cultural de Santa Bárbara d'Oeste (Codepasbo) reconhece a necessidade de preservação ao tombar o Caminho dos Flamboyants e a Usina Santa Bárbara como bens culturais e ao iniciar o processo de tombamento da Capela Nossa Senhora do Carmo (Usina de Cillo) e da Capela Nossa Senhora dos Milagres (Usina Furlan).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As usinas canavieiras e as ferrovias definiram o processo de urbanização da região. No entanto, com o advento do movimento rodoviário houve declínio progressivo da ferrovia como meio dominante, resultando em uma mudança significativa nas dinâmicas urbanas. A cidade, então, passou a ser predominantemente regida pelos vetores rodoviários, refletindo as transformações econômicas e sociais ocorridas no território.

É inegável a iminente ameaça de perda desses complexos históricos, que, isoladamente perdem parte de sua força e significado histórico, tornando a preservação mais complexa, pois, em geral, as construções remanescentes são os únicos elementos que permanecem em meio às transformações de uso do solo. Desta forma, entende-se que o tratamento como paisagens históricas da produção, a partir de um estudo dos patrimônios em associação com seus territórios, como um conjunto inter-relacionado às memórias das pessoas e de grupos da região, pode trazer nova luz à discussão de como garantir sua efetiva preservação no âmbito regional.

Isso se torna mais evidente na medida em que os planos e a própria gestão municipal de Santa Bárbara D`Oeste não oferece instrumentos ou diretrizes para a preservação desses patrimônios, ao contrário, são apenas indicadas áreas para a expansão urbana, com potencial para transformar completamente a paisagem onde estes remanescentes estão inseridos, pois tornam-se terrenos à espera de novos empreendimentos.

NOTA

Este texto faz parte da pesquisa de doutorado da autora, realizada junto ao POSUB-ARQ da PUC-Campinas, sob orientação da Professora Doutora Maria Cristina da Silva Schicchi. Os agradecimentos são dirigidos à Capes, pelo financiamento da pesquisa (Processo número 88887.961630/2024-00).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMPAGNOL, Gabriela. **Usinas de Açúcar**: Habitação e Patrimônio Industrial. Tese de doutorado. Universidade de Sã**o Carlos**, São Paulo, 2008.

FUNDAÇÃO ROMI. Recordando. **Diário de Santa Bárbara**, Santa Bárbara D'Oeste, 1 de outubro de 2005. Variedade, página 6.

RAMOS, P.; SZMRECSÁNYI, T. Evolução histórica dos grupos empresarias da agroindústria canavieira paulista. **História Econômica & História de Empresas**, v. 5, n. 1, 2002.

SANTA BÁRBARA D'OESTE. LEI COMPLEMENTAR Nº 265 DE 14 DE DEZEMBRO DE 2017.

SCHICCHI, M. C. S. Paisagens da produção: memórias em disputa no território metropolitano de Campinas. **REVISTA DEARQUITETURA IMED**., v.12, p.1 - 24, 2023.

SOBRINO, J. S. **Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla. Estudio temático 05 - Los paisajes históricos de la producción en Sevilla.** Junta de Andalucia, Sevilla. 2010.

Memórias sobre o Conjunto Ferroviário de Bauru (SP): identificação da relação entre o bem cultural e a população local

Lívia Pereira Zimerman <livia.zimerman@unesp.br>

INTRODUÇÃO

Este projeto de pesquisa tem como objetivo identificar se há percepções e memórias da comunidade do entorno do Conjunto Ferroviário de Bauru (SP), a fim de verificar se elas são consideradas na gestão municipal do bem protegido. O Complexo ferroviário de Bauru localizado no Centro-Oeste paulista, é o maior entroncamento férreo da América do sul, abrigava a sociedade de melhoramentos constituída pelas três ferrovias, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), que possuíam seu encontro em um único ponto do interior paulista. Historicamente, a formação da cidade de Bauru se deu com a instalação da EFS e da CPEF em 1905 e 1910. Dessa forma, dialogaremos com o conceito de patrimônio cultural sob uma perspectiva memorial e identitária, a partir dos textos de alguns autores que tratam desse tema (FONSECA, 2003, MENESES, 2006, PELEGRINI, 2006, POLLAK, 1992), pretendemos analisar as relações da população para com o objeto, identificando suas memórias, percepções e valores. O patrimônio cultural entendido então como um conjunto do material e “imaterial” (subjetivo), nos permite mapear conteúdos simbólicos de determinada população, nos possibilitando perceber quais e porque determinados espaços possuem significações e valores que se associam à memória.

Identificar as percepções e se há narrativas memoriais que a comunidade do entorno atribui ao Conjunto ferroviário de Bauru, com a finalidade de reconhecer os valores atribuídos pelos moradores aos espaços e/ou edifícios ferroviários. Os resultados obtidos podem ajudar a ampliar os argumentos para uma melhor administração da preservação do patrimônio, questionar as atuais políticas de preservação, além de apresentar novas políticas de planejamento turístico.

Métodos

Foram realizados levantamentos de fontes documentais e bibliográficas com relação ao tema abordado - como memória, identidade, patrimônio cultural, políticas e proteção. Para realização dos objetivos, também foi necessária uma coleta de campo executada a partir de entrevistas com os moradores do entorno do Conjunto Ferroviário, afim de verificar quais sãos o(s) valor(es) ou uso (s) atribuído(s) pela comunidade. A metodologia utilizada para análise das entrevistas será fundamentada na Abordagem de Valoração do Patrimônio (AVP) desenvolvido por Silberman e Labrador (2014), com objetivo de identificar memórias e identidades.
As técnicas de coleta adotadas estão fundamentadas na história oral, uma metodologia de pesquisa que constitui fontes a partir de entrevistas com sujeitos que presenciaram ou

participaram de acontecimentos históricos. Dessa forma, a memória sendo um elemento fundamental no trabalho com a história oral, em diversos casos nos permite identificar informações sobre determinados temas e assim nos permite compreender muitas vezes a presença ou ausência de determinada informação (AMADO e FERREIRA, 1996).

Resultados parciais

A partir então do andamento da pesquisa nos deparamos com os primeiros resultados parciais das coletas realizadas no município de Bauru (SP), como era esperado as evocações sobre o presente e passado de fato ocorrem, entretanto, dois casos curiosamente divergem do esperado pela bibliografia. Num primeiro, as narrativas de um casal, moradores em Bauru há 50 anos, demonstram sentimento de pertencimento para com a ferrovia. Dessa forma, divergem do entendimento de que quanto maior a vivência maior o pertencimento, pois sugerem matizes sobre essa vivência e quais vínculos (ou não) se estabeleceram com o local. Num segundo, um imigrante venezuelano e morador recente da área, para quem se esperaria pouca ligação com o bem ferroviário local, mas que na verdade recupera um discurso sobre a ferrovia como símbolo de progresso – derivado de sua vivência do país natal, onde residiu numa área ferroviária. Daí a relação de pertencimento é sobreposta ao significado dominante sobre o bem; simultaneamente, a natureza internacional do bem cultural parece que permitiu reativar esta sobreposição para bens similares.

Resoluções

A pesquisa ainda encontra-se em desevolvimento, as dez entrevistas já foram realizadas com os moradores ao redor do Complexo ferroviário e alguns pontos puderam ser observados. Em algumas entrevistas é possível perceber a dimensão afetiva quanto as memórias passadas da ferrovia, ao passo que quando evocado o presente a narrativa construída por vezes se altera devido ao atual estado do Complexo.

A comunidade então menciona diversas vezes o atual estado de abandono dos espaços da ferrovia e a presença de pessoas que o utilizam o para o consumo de drogas. Criando assim um distanciamento do local para com as pessoas devido a criação de uma narrativa que evoca o perigo, abandono e sujeira para estes espaço.

Dessa forma, durante o desenvolvimento da pesquisa serão analisadas mais entrevistas para que possamos constatar o uso (e sua relevância) que a população atribui ao Complexo ferroviário de Bauru, bem como, verificar quais espaços e/ou edifícios os moradores mencionam, se reconhecem a condição de bem protegido daquele local e se estes valores ou usos atribuídos pela comunidade são levados em consideração na gestão municipal da área protegida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMADO, Janaína e FERREIRA, Marieta de Moraes. **Usos e abusos da história oral.** (8ª edição) Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006, p. 183-191.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural**. In: Memoria e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003, p. 56–76.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. **A cidade como bem cultural. Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano**. In: MORI, Victor Hugo; SOUZA, Marise Campos de; BASTOS, Rossano Lopes; et al (Orgs.). Patrimônio: atualizando o debate. São Paulo: IPHAN, 2006, p. 34–76.

PELEGRINI, Sandra C. A. **Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental**. Revista Brasileira de História, v. 26, p. 115–140, 2006.

POLLAK, Michael. **Memória e identidade social**. Revista Estudos Históricos, v. 5, n. 10, p. 200–215,1992.

Romero de (Org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 277–306. (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil, 1). Disponível em: <https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/wp-content/documentos/livro_v1.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2019.