PIXO

REVISTA DE ARQUITETURA, CIDADE E CONTEMPORANEIDADE

dossiê patrimônio industrial I

n.33, v.9
outono de 2025

PIXO

REVISTA DE ARQUITETURA, CIDADE E CONTEMPORANEIDADE

dossiê patrimônio industrial I

n.33, v.9
outono de 2025

Acervo: Antonio Soukef Júnior.

CIDADE CONTEMPORANEIDADE

Rua Benjamin Constant, n. 1359, Pelotas,
Rio Grande do Sul, Brasil, Telefone: [53] 3284 55 11
https://wp.ufpel.edu.br/cmaisc/
e-mail: revistapixo@gmail.com

A Revista Pixo é uma publicação conjunta dos Grupos de Pesquisa (CNPq) “Cidade+Contemporaneidade”, do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), da Universidade Federal de Pelotas (UFPel) e “Arquitetura, Derrida e Aproximações”, do Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura (PROPAR), da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

Revista digital disponível em:

https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/pixo/index

ISSN 2526-7310

Editores Responsáveis
EDUARDO ROCHA
FERNANDO FREITAS FUÃO

Editores Associados
ALINE MONTAGNA DA SILVEIRA
ANTONIO SOUKEF JUNIOR
ISADORA BAPTISTA ALVES

Comitê Científico e Conselho Editorial
ADRIANA ARÁUJO PORTELLA
ADRIANA GONI MAZZITELLI
ADRIANE BORDA ALMEIDA DA SILVA
ALEXANDRE PEREIRA SANTOS
ANA MARIA ALBANI DE CARVALHO
ANA PAULA VIECELI
ANDRÉ DE OLIVEIRA TORRES CARRASCO
ANGELA MARIA ENDLICH
ANGELA RAFFIN POHLMANN
BÁRBARA DE BÁRBARA HYPOLITO
BEATRIZ DORFMAN
CARLA GONÇALVES RODRIGUES
CARLOS NIGRO
CARMEN ANITA HOFFMANN
CAROLINA CLASEN
CAROLINA CORRÊA ROCHEFORT
CAROLINA MENDONÇA FERNANDES DE BARROS
CELMA PAESE
CHRISTIANO PICCIONI TORALLES
CLÁUDIA MARIZA MATTOS BRANDÃO
CRISTHIAN MOREIRA BRUM
CRISTINE JAQUES RIBEIRO
DÉBORA SOUTO ALLEMAND
DIRCE ELEONORA NIGRO SOLIS
EDUARDA AZEVEDO GONÇALVES
EDUARDO GRALA DA CUNHA
ELIANA MARA PELLERANO KUSTER
EMANUELA DI FELICEFÁBIO BORTOLI
FERNANDA TOMIELLO
FRANCESCO CARERI
FRANCISCO DE ASSIS DA COSTA
GISELE SILVA PEREIRA
GUSTAVO DE OLIVEIRA NUNES
HARTMUT GÜNTHER
HAYDEÉ BEATRIZ ESCUDERO
HELENE GOMES SACCO CARBONE
IAZANA GUIZZO
IGOR GUATELLI
JAMES MIYAMOTO
JOSÉ CARLOS MOTA
JOSIANE FRANKEN CORRÊA
JUAN MANUEL DIEZ TETAMANTI
JULIAN GRUB
LAURA NOVO DE AZEVEDO
LAURA RUDZEWICZ
LISANDRA FACHINELLO KREBS
LIZIANE DE OLIVEIRA JORGE
LORENA MAIA RESENDE
LUANA PAVAN DETONI
MARCELO ROBERTO GOBATTO
MARC WEISS
MÁRCIO PIZARRO NORONHA
MARIA IVONE DOS SANTOS
MARKUS TOMASELLI
MAURICIO COUTO POLIDORI
PAOLA BERENSTEIN JACQUES
PAULO AFONSO RHEINGANTZ
PRISCILA PAVAN DETONI
RAFAELA BARROS DE PINHO
RAQUEL PURPER
RITA DE CÁSSIA LUCENA VELLOSO
ROBERTA ROBERTA KRAHE EDELWEISS
SHIRLEY TERRA LARA DOS SANTOS
SYLVIO ARNOLDO DICK JANTZEN
TAÍS BELTRAME DOS SANTOS
THAIS DE BHANTHUMCHINDA PORTELA
VALENTINA MACHADO
VANESSA FORNECK
VICENTE MEDINA

Equipe Técnica
LUANA PAVAN DETONI
JAQUELINE TAKAHASHI

Suporte Técnico
BEATRIZ DE OLIVEIRA BRUM

Revisão Linguística
ANA DOS SANTOS MAIA
PIERRE MOREIRA DOS SANTOS

Diagramação
EDUARDO ROCHA

Fotos das capas
ACERVO ANTONIO SOUKEF JUNIOR

apresentação

A 33ª Edição da Revista Pixo que é fruto da chamada temática “Dossiê Patrimônio Industrial I”, busca promover um diálogo interdisciplinar que contribua para o avanço teórico e prático neste campo de estudo. O dossiê foi aberto a uma variedade de abordagens teóricas e metodológicas, incluindo, mas não se limitando a: Estudos de caso detalhados; Processos de preservação e restauração de patrimônios industriais; Análise de casos específicos (fábricas, minas, portos, ferrovias); Transformação e reutilização de espaços industriais; Impactos da desindustrialização no patrimônio; A utilização de métodos etnográficos e de história oral na preservação da memória coletiva e na identidade de comunidades de trabalhadores industriais; O papel do patrimônio industrial no turismo cultural; A relação entre patrimônio industrial e sustentabilidade; As políticas públicas e a conciliação entre preservação e desenvolvimento urbano.

A PIXO – REVISTA DE ARQUITETURA, CIDADE E CONTEMPORANEIDADE[1] é uma revista digital trimestral (primavera, verão, outono e inverno) e visa reunir artigos, ensaios, entrevistas e resenhas (redigidos em português, inglês ou espanhol) em números temáticos. A abordagem multidisciplinar gira em torno de questões relacionadas à sociedade contemporânea, em especial na relação entre a arquitetura e a cidade, habitando as fronteiras da filosofia da desconstrução, das artes e da educação, a fim de criar ações projetuais e afectos para uma ética e estética urbana atual.

A revista é uma iniciativa conjunta dos Grupos de Pesquisa (CNPq) Cidade+Contemporaneidade, do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), da Universidade Federal de Pelotas (UFPel) e Arquitetura, Derrida e Aproximações, do Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura (PROPAR), da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). A edição temática ““Dossiê Patrimônio Industrial I” é dirigida pelos pesquisadores: Aline Montagna da Silveira (UFPel), Antonio Soukef Junior (UFPel) e Isadora Baptista Alves (UFPel).

Agradecimento as revisoras e revisores da edição: Larissa Mörschbächer, Vanessa Forneck, Celma Paese, Lorena Maia Resende, Carolina Ritter, Antonio Busnardo, Franciele Fraga Pereira, Ana Elísia Costa, Eduardo Ribeiro, Débora Grando Schöffel, Louise Prado Alfonso, Rodrigo Sartori Jabur, Ester Gutierrez, Gabriel Silva Fernandes, Isadora Baptista Alves , Shirley dos Santos, Daniela, Jeferson Tavares, Vanessa Bosembecker, Luis Carlos de Laurentiz, Daniele Behling Luckow, Fernanda Tomiello, Isabela Maricatto, Vitória Silveira da Costa, Taís Beltrame dos Santos, Natália dos Santos Petry, Ana Lúcia Oliveira, Gianluca Perseu e Lucas Boeira Bittencourt.

Aline Montagna da Silveira, Antonio Soukef Junior,
Isadora Baptista Alves e Eduardo Rocha

Outono de 2025

1 https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/pixo/index

sumário

editorial

DOSSIÊ PATRIMÔNIO INDUSTRIAL I
Trilhos, Territórios e Temporalidades:
O Patrimônio Ferroviário em Perspectiva.....10-11
Antônio Soukef Júnior, Aline Montagna da Silveira e Isadora Baptista Alves

autor@as convidad@as

TECNOLOGIAS ANTIGAS E ATUAIS
Fotografia, Velocidade e patrimônio industrial.....14-25
Francisca Ferreira Michelon

entrevistas

POR QUE LER A CARTA DE VENEZA HOJE?
Conferência ao PROGRAU/UFPel.....28-39
Beatriz Beatriz Mugayar Kühl e Larissa Mörschbächer

artigos e ensaios

(RE) VER ALÉM DA PÉROLA BARROCA
A Estrada de Ferro Central do Brasil e seu papel indutor na urbanização de Ouro Preto.....42-65
Débora da Costa Queiroz e Mariana Chaves Monti Souza

ENTRE MEMÓRIAS E TERRITORIALIDADES
A Composição da Deriva, Cartografia e História Oral na Pesquisa do Conjunto Ferroviário de Araraquara/SP.....66-83
Hélio Hirao e Lívia Morais Garcia Lima

ENTRE TEMPOS E TRILHOS
O palimpsesto do pátio ferroviário de Rio Grande/RS.....84-99
Alexsandra de Los Santos, Antonio Soukef Junior e Aline Montagna da Silveira

REFLEXÕES SOBRE AS RUÍNAS FERROVIÁRIAS EM UMA PAISAGEM PÓS-INDUSTRIAL
Um estudo de caso em São Vicente/SP.....100-115
Kauê Marques Romão e Karine Daufenbach

ENTRELAÇAMENTO RURAL E URBANO
A paisagem industrial ferroviária de Birigui/SP e suas potencialidades contemporâneas.....116-133
Evelyn Caroline da Silva Camara e Hélio Hirao

MEMÓRIA OPERÁRIA E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
Preservação ou apagamento do legado fabril nos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro.....134-153
Maria Paula Albernaz, Gabriel da Silva Vidal Cid e Gabriele de Oliveira Pinto

ENTRE A TRADIÇÃO E A MODERNIDADE
Estações Ferroviárias Neocoloniais no Brasil.....154-167
Eduardo Bacani Ribeiro, Renan Treft e Antonio Soukef Júnior

EDIFÍCIO INDUSTRIAL NO BRASIL
Patrimônio Cervejeiro.....168-189
Vitória Silveira da Costa e Maria Lucia Bressan Pinheiro

PARALELO ENTRE O INDUSTRIAL E O ECLÉTICO NA CIDADE DE PELOTAS/RS
O caso da antiga Cervejaria Sul-rio-grandense.....190-203
Carina Farias Ferreira e Natália Toralles dos Santos Braga

REUSO ADAPTATIVO
Práticas e fragilidades a partir do interior de São Paulo.....204-225
Mariana Queiroz Fornari e Amanda Saba Ruggiero

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA PAISAGEM URBANA
Conformação e apropriação de espaços públicos no eixo porto-ferrovia em Pelotas/RS.....226-243
Franciele Fraga Pereira, Célia Helena Castro Gonzales e Rita Maria Heck

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E CIDADE, TRANSFORMAÇÕES E NOVAS VOCAÇÕES
O caso de Cerrito e Pedro Osório.....244-257
Sarah Juliane Dorneles da Silva e Maurício Couto Polidori

AS ÁREAS VERDES NO PROJETO DE BRATKE NO AMAPÁ
O conjunto operário da Vila Amazonas.....258-275
Ana Paula de Oliveira Ribeiro, Dinah Reiko Tutyia e Caio Gabriel Monteiro Picanço

A URGÊNCIA DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO MS
O Caso da Usina "Assucareira" Santo Antônio.....276-289
Vivianne Freitas

ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS ALVENARIAS
DE TIJOLO APARENTE NO CONJUNTO INDUSTRIAL DA MAESA.....290-301
Taisa Festugato e Lucas Bernardes Volpatto

ARTE E POLÍTICA NA REOCUPAÇÃO DE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
Estudo de caso em Presidente Prudente/SP.....302-319
Sofia de Anchieta Messias e Luciano Bernardino da Costa

AS OCUPAÇÕES DE FÁBRICA
E A DEFESA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL VIVO.....320-339
Vinícius Martins de Camargo

BARRAGEM DO SALTO
Paisagem antrópica.....340-349
Maria Paula Racena

PATRIMÔNIO E FORMA URBANA
Prolegômenos para uma análise sobre patrimônio industrial
em Anápolis/GO.....350-371
Wilton Araujo de Medeiros e Lucas Gabriel Corrêa Vargas

parede branca

NOS TRILHOS DA MEMÓRIA
Um Ensaio Visual do Patrimônio Ferroviário Sul Riograndense.....374-381
Alexsandra de Los Santos

MUSEU DO TREM
Um passeio tranquilo.....382-385
Cácia Graziela Ferreira Leonhardt

FANTASMAS NA NÉVOA
Patrimônio, ruína e memória.....386-395
Carolina Carmini Mariano Lucio

resenha

ANTIGO E NOVO NAS INTERVENÇÕES
EM PREEXISTÊNCIAS HISTÓRICAS
A experiência brasileira (1980 - 2010)..... 398-403
Marcela da Rosa Dias, Alexsandra de Los Santos e Antonio Soukef Junior

editorial

Acervo: Antonio Soukef Júnior.

DOSSIÊ PATRIMÔNIO INDUSTRIAL I
Trilhos, Territórios e Temporalidades: O Patrimônio Ferroviário em Perspectiva

Antônio Soukef Junior[1], Aline Montagna da Silveira[2] e Isadora Baptista Alves[3]

Este primeiro volume do *Dossiê Patrimônio Industrial* da revista *PIXO* volta-se especialmente ao universo ferroviário, explorando as múltiplas dimensões do legado associado aos sistemas de transporte sobre trilhos que marcaram profundamente a conformação do espaço brasileiro entre os séculos XIX e XX. Nove artigos reunidos nesta edição demonstram como as estradas de ferro constituíram não apenas infraestrutura logística, mas também agentes de transformação urbana, territorial e social.

A diversidade geográfica das contribuições — que abrange desde as ferrovias paulistas de Bauru, Araraquara e Birigui até os complexos ferroviários gaúchos de Rio Grande e Pelotas — evidencia a capilaridade do sistema nacional e seu papel estruturante na organização do território. Os trabalhos discutem desde as singularidades arquitetônicas das estações neocoloniais até iniciativas contemporâneas de ressignificação, como ecopistas e projetos de requalificação urbana.

Um dos focos centrais da edição são as dimensões sociais e memoriais dos antigos traçados ferroviários. Estudos sobre memória operária, territorialidades e história oral revelam como os conjuntos remanescentes extrapolam sua materialidade técnica, tornando-se locus de identidades coletivas e narrativas comunitárias. As análises sobre os subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro e as reflexões sobre ruínas pós-industriais evidenciam tanto os processos de abandono quanto o potencial de reativação simbólica e funcional desses espaços.

As abordagens metodológicas adotadas são igualmente diversas e inovadoras. A cartografia de singularidades, a leitura de palimpsestos urbanos e o uso de conceitos como “linha em fuga” permitem novas interpretações das dinâmicas espaciais relacionadas às ferrovias, revelando-se instrumentos eficazes para repensar o futuro desses conjuntos diante da desindustrialização e das pressões imobiliárias.

Este número contempla ainda outros segmentos relevantes do patrimônio vinculado à industrialização. A história da antiga Cervejaria Sul-rio-grandense é analisada sob a perspectiva da interação entre tradição produtiva e arquitetura eclética. A indústria metalúrgica é representada pelo estudo da Metalúrgica Abramo Eberle, que discute os desafios técnicos da reabilitação de edificações em alvenaria de tijolo aparente. Também figuram investigações sobre usinas açucareiras no Mato Grosso do Sul, conjuntos operários no Amapá e intervenções urbanas em Presidente Prudente, destacando a riqueza regional e a variedade tipológica desse campo de estudos.

Os artigos reunidos contribuem para consolidar o patrimônio industrial como um campo autônomo e interdisciplinar de investigação, articulando aspectos técnicos, sociais, paisagísticos e simbólicos. Nesse sentido, oferecem subsídios relevantes para o desenvolvimento de políticas públicas de preservação mais sensíveis à complexidade desses bens culturais em permanente transformação.

Além dos artigos acadêmicos, esta edição conta com duas seções que ampliam os modos de abordagem do patrimônio industrial. A seção Parede Branca reúne três propostas visuais que oferecem olhares sensíveis e poéticos sobre o tema. Em *Nos Trilhos da Memória: um ensaio visual do patrimônio ferroviário sul-rio-grandense*, a fotografia é utilizada como ferramenta de registro e interpretação das paisagens ferroviárias remanescentes. Já em *Museu do Trem: um passeio* tranquilo, o olhar se volta para o cotidiano de um espaço museal, revelando atmosferas e detalhes muitas vezes invisíveis ao público visitante. Por fim, *Fantasmas na Névoa: patrimônio, ruína e memória* explora, por meio de imagens e narrativas visuais, as camadas simbólicas e afetivas presentes nas arquiteturas industriais em processo de deterioração.

Complementando o volume, a seção de resenha crítica apresenta o trabalho de Patricia Viceconti Nahas sobre as intervenções em preexistências históricas no Brasil entre 1980 e 2010. A partir da tese *Antigo e Novo nas Intervenções em Preexistências Históricas*, a autora discute as diferentes estratégias de preservação e transformação adotadas em contextos industriais, enriquecendo o debate sobre as práticas contemporâneas de conservação.

1 Professor Visitante do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU).
2 Professora Associada do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb) e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU).
3 Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural PPGMSPC/UFPel.

autor@s convidad@s

Acervo: Antonio Soukef Júnior

TECNOLOGIAS ANTIGAS E ATUAIS
Fotografia, Velocidade e Patrimônio Industrial

ANCIENT AND CURRENT TECHNOLOGIES
Photography, Speed, and Industrial Heritage

***Francisca Ferreira Michelon*[1]**

Resumo
A fotografia, uma tecnologia seminal nos países que se industrializaram no século do seu surgimento, manifestou-se em todos os estratos sociais – do doméstico aos grandes eventos – atuando como registro e instrumento da ciência, política, guerra e religião. Sua utilização apresentou tanto benefícios quanto consequências adversas. Caracterizada por uma contínua insatisfação, a fotografia evoluiu em formato, processo e dispositivo, tornando quase irreconhecível a sua forma atual em comparação com as práticas do século XIX. A superação de câmeras robustas, processos nocivos e baixa sensibilidade à luz marcou uma transição motivada pela busca incessante por velocidade, um imperativo que a define. Essa trajetória de quase dois séculos da fotografia ilustra com precisão a "dromologia" de Paul Virilio: a lógica da velocidade e da aceleração que perpassa a modernidade. Este conceito se aplica para demonstrar como a indústria fotográfica, enquanto fenômeno significativo, transcendeu sua função primordial. Sua materialidade se converteu em "tempo fossilizado", e seus sentidos em uma "sala de espelhos" que reflete um objeto em constante transformação. A trajetória dromológica da fotografia não só desvenda o processo industrial de seu desenvolvimento, mas também aponta para como os tratamentos temporais, imbuídos de valor histórico, reconfiguram antigos espaços fabris em patrimônio, evidenciando a indissociável ligação entre tecnologia, celeridade e a construção da memória.
Palavras-chave: tecnologia, fotografia, dromologia, patrimônio industrial.

Abstract
Photography, a seminal technology in the countries that industrialized during the century of its emergence, manifested across all social strata—from domestic life to major public events—serving as both a record and an instrument of science, politics, war, and religion. Its use brought both benefits and adverse consequences. Marked by a continuous sense of dissatisfaction, photography evolved in format, process, and device, to the point that its current form is almost unrecognizable compared to 19th-century practices. The move beyond bulky cameras, hazardous processes, and low light sensitivity marked a transition driven by an unrelenting pursuit of speed—an imperative that defines photography itself. This nearly two-century trajectory of photography aptly illustrates Paul Virilio's concept of dromology: the logic of speed and acceleration that underlies modernity. This concept is applied to show how the photographic industry, as a significant phenomenon, has transcended its original function. Its materiality has become "fossilized time," and its meanings, a "hall of mirrors" reflecting a constantly changing object. The dromological path of photography not only reveals the industrial process behind its development but also highlights how temporal treatments imbued with historical value reconfigure former industrial spaces into heritage sites—underscoring the inseparable link between technology, speed, and the construction of memory.
Keywords: technology, photography, dromology, industrial heritage.

1 Professora Titular da Universidade Federal de Pelotas. Docente permanente do Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural da UFPel.

A fotografia foi uma das tecnologias que mais se insurgiu na sociedade ocidental, do espaço familiar aos grandes eventos públicos. Foi testemunha e servente incansável para todas as formas de operações sociais: ciência, política, guerra, religião e tudo o mais e, assim, serviu – como o fazem todas as tecnologias - ao bem e ao mal. Desde sempre, foi um meio insatisfeito consigo mesmo: trocou de formato, de processo, de dispositivo. Custa chamar de fotografia o que se faz hoje, ao se pensar que a mesma palavra, com o mesmo sentido, aplicava-se ao que se fazia no século XIX. Custa saber o que se manteve, ainda que, facilmente, se reconheça o que mudou. Sumiram as grandes câmeras, as lentes escuras, os processos perigosos para a saúde, os materiais de baixa sensibilidade à luz. Foram suplantados por tudo o que traduzia a vitória sobre o custoso, o pesado, o difícil e, especialmente, sobre o demorado. Foi e é uma tecnologia motivada pela velocidade.

A fotografia, na sua trajetória de quase dois séculos, como tecnologia e técnica, exemplifica com perfeita exatidão o conceito cunhado pelo filósofo francês Paul Virilio: dromologia. É esse o conceito que aqui se aplica para sugerir como a indústria enquanto fenômeno significativo, transcende a função primordial e converte a sua materialidade em tempo fossilizado e os seus sentidos em uma sala de espelhos onde há reflexos de um objeto que não é presente. Ao se fazer compreensível, a dromológica trajetória da fotografia ilustra o processo industrial no qual ela se estabeleceu e, consequentemente, aponta os tratamentos temporais permeados pelo valor histórico que transformam os antigos espaços fabris em patrimônio.

Para apresentar o patrimônio industrial, há muitos caminhos. Escolheu-se, entre tantos possíveis, começar com esse exemplo, a fotografia, e esse conceito, a dromologia, porque permitem conexões acasuais e desse modo, evita-se a condição explicativa que poderia, sob outra opção, apresentar-se como objetivo do presente ensaio. Não se pretendeu explicar nenhum aspecto. A finalidade proposta é meramente especulativa e exploratória. O que se pretende é explorar a definição de patrimônio industrial apresentada em dois documentos internacionais sob a visão reativa à política da velocidade. E por tal caminho, sugerir que uma das funções do patrimônio industrial é resistir à consumição do espaço, inaugurando nele, entendido como o espaço da indústria já consumida, aquilo que Rocha (2001) denominou de "arquitetura do vivido". E isso se fará a partir da lógica processual de Paul Virilio, sobretudo pelo uso do conceito de dromologia.

A dromologia: da fotografia ao não-lugar

Entre os estudos desenvolvidos sobre os conceitos de Paul Virilio, refere-se aqui o que foi apresentado por Rocha (2001), no qual a autora analisou todos os livros escritos pelo filósofo, inclusive aqueles em coautoria e as traduções para o português. Também incluiu na análise os cinco livros de autores que o entrevistaram e os 128 artigos publicados por Virilio em diversos meios. A pesquisa da autora detalhou e sistematizou o conceito de dromologia, aplicando-o à uma compreensão de sociedade que foi desterritorializada pela tecnologia, cuja marcante característica é a velocidade inumana. Em um trecho do estudo de Rocha indica a motivação para considera-lo neste ensaio:

> Ao acompanhar a configuração concreta e imaginária através da qual se impõe esse meio ambiente-velocidade, constatamos então até que ponto a aceleração, essa variação da velocidade de um corpo pela unidade de tempo, essa medida do deslocamento humano no decorrer da História no concreto e pelo imaginário das diferentes culturas contemporâneas, parece capaz, na atualidade, de conduzir-

> nos por meio de uma *dromocracia*, de um governo da velocidade, para fora de uma política/polis reflexiva e humana (Rocha, 2001,p.18).

É importante destacar da biografia de Virilio o fato de que foi urbanista e que seguia a linha teórica de Merleau-Ponty. Falecido em 2018, não viveu os anos marcantes da pandemia de covid-19, tampouco viu os impactos da popularização do uso da inteligência artificial e da presente guerra comercial em qual linha de frente se encontra a guerra tecnológica. Mas, aposta-se que se estivesse vivo, manteria sua crítica à contemporaneidade pautada pelos conceitos já formulados e, inclusive, que a dromologia seria muito aplicável para entender os mecanismos sistêmicos dos agenciamentos de poder das nações imperialistas do momento.

Neste ensaio, além da significativa contribuição encontrada na pesquisa de Rocha (2001), a principal referência de Virilio (ainda que não a única do autor) é a obra "A máquina da Visão", traduzida pela Editora José Olympio em 1994, sobre o texto original francês de 1988. Embora o tema central da obra seja desvelar a fotografia e seus sucedâneos como a composição progressiva de máquinas de velocidade, operadas no campo visual para a consecução de imagens realistas - que, se inicialmente interpretam a realidade, na sequência a suplantam - o princípio que o autor emprega para entabular tal ideia é o de velocidade continuamente acelerada. E desde a epígrafe do livro, retirada da obra de Norman Spear (1978), encontra-se a relação fundante entre memória e esquecimento que baliza a concepção de qualquer patrimônio cultural, inclusive do patrimônio industrial e do crescente alargamento que o conceito vem adquirindo desde a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) até o presente, passando pelo mais recente documento, a Carta de Sevilha (2018).

No entanto, aquilo que se costuma atribuir à fotografia, sobretudo à técnica consagrada pela popularização do daguerreotipo como a forma de representar o visível através de um dispositivo técnico, tem sua origem em séculos distantes, nos quais se evidencia o fascínio por um mundo representado pela máquina (ainda que essa proposição fosse uma possibilidade muito distante), dito de tal modo pelo autor:

> Desde sua aparição, os primeiros aparelhos ópticos (a câmera escura de Alhazen no século X, os trabalhos de Roger Bacon no Século XIII, a multiplicação a partir da Renascença de próteses visuais como o microscópio, as lentes, as lunetas astronômicas...) alteram gravemente os contextos de aquisição e restituição topográficas das imagens mentais, a exigência de se *re-presentar* esta transformação da imaginação em imagens [...] (Virilio, 1988, p.18).

E, sem dúvida, a imaginação e o sonho foram os motores do acelerado processo de registro visual do mundo através de uma tecnologia que implicava dispositivo e modo de uso. Exemplo é o que escreve Julien Lefèvre, professor da Escola de Medicina em Nantes e da Escola de Ciências na mesma cidade, em 1888. No livro que fazia parte das edições da Biblioteca Científica Contemporânea, publicada pela Livraria J.B. Baillière et fils, Lefèvre, um característico cientista da época, faz excelente registro dos processos fotográficos que então eram antigos e os atuais do período, que hoje são igualmente antigos, descrevendo com detalhes ilustrados por desenhos (ainda não era viável reproduzir a fotografia em publicações de menor custo) a evolução da tecnologia de registro através da câmera e dos materiais fotossensíveis. Passados 137 anos desta publicação, o comentário do autor traduz as expectativas que estavam postas desde aquele tempo:

> A fotografia instantânea. Certamente, esse é um dos sonhos mais sedutores que os inventores perseguiram desde a descoberta de Niépce e Daguerre e esse sonho, mal entrevisto há alguns anos, tornou-se hoje, graças aos sucessivos aperfeiçoamentos dos processos, uma realidade que forma incontestavelmente um dos atrativos mais vivos da fotografia (Lefèvre, 1888, p. 297).

Justo neste capítulo, Lefèvre conta sobre as experiências de Muybridge com o seu dispositivo formado por 30 câmeras equidistantes e disparadas na sequência do movimento registrado, e dos aparelhos chamados fuzis fotográficos de Marey e Hermann Fol. Mas, antes de Lefèvre, a fotografia do movimento já era assunto das publicações dedicadas aos praticantes da nova técnica, como faz saber Michelon (2013) no seu estudo sobre a revista portuguesa *A Arte Photographica*. Essa publicação circulou mensalmente nos anos de 1884 e 1885, principalmente na cidade do Porto, local onde operava a editora que a publicou. Destinada a fomentar a prática e o consumo da fotografia, foi, provavelmente, como destaca a autora, um veículo de "afirmação do novo como resultado da técnica" (p. 30). E uma das seções da revista, em especial, era responsável por este tipo de conteúdo:

> A seção *Apontamentos para a fotografia instantânea* durou quatro números no primeiro ano e correspondia à radução, igualmente assinada pelas iniciais, de uma crônica de um fotógrafo amador (que assim se identifica no início do texto) a respeito de como conseguir melhores resultados na tomada de fotografias instantâneas. Percebe-se, ao longo do texto, o que vem a ser essa modalidade de fotografia quando o autor escreve que o conteúdo do seu relato é a avaliação do procedimento para "[...] fixar instantâneamente a imagem fiel de todas as phases de um acontecimento qualquer [...]" (V.I, p.14). Portanto, conclui-se que se tratava da fotografia destinada a registrar o movimento durante a luz do dia. É importante sublinhar que, no mesmo período, Eadweard Muybridge já era conhecido por seus trabalhos com o registro fotográfico do movimento animal (Michelon, 2013. p34).

Dez anos após a publicação portuguesa e sete, após o livro francês – sendo esses, apenas exemplos do ativo mercado literário das publicações voltadas à fotografia -, os irmãos Lumière apresentavam ao mundo uma das preponderantes invenções decorrentes da técnica fotográfica, que tanto suplantava a foto instantânea como redundava na origem de uma das mais poderosas indústrias (talvez ainda hoje) do entretenimento: o cinema. Mas, o mais importante sobre a grande revolução iniciada com o cinematógrafo, é o que aponta Virilio: "O material fornecido e recebido de maneira coletiva e simultânea pelos espectadores é a luz, a velocidade da luz"(1994, p.40).
Anos antes de escrever "A Máquina da Visão", Virilio desenvolveu o tema do cinema, em outra obra, tratando-o como resposta à incessante busca pela fotografia instantânea, ao que disse:

> O tempo da rápida tomada de imagens é portanto, desde sua origem, tempo-luz. O tempo de exposição da placa fotográfica é, portanto, apenas exposição do tempo – de espaço-tempo de sua matéria fotossensível – à luz da velocidade, ou seja, no fim das contas, à frequência da onda carregadora de fótons [...]. Com o fotograma instantâneo que permitiria a invenção da sequência cinematográfica, o tempo não mais iria se interromper (Virilio, 1993, p.110).

E, ainda, o tratamento do tempo contínuo como o tempo da velocidade teve sua antecedência dez anos antes, quando Virilio escreveu "Velocidade e Política". É nessa obra fundante do conceito da dromologia que o filósofo percebeu a aceleração como

o vetor de diluição do espaço e, consequentemente, de instituição do não-lugar. O estado de emergência que ele identifica como a fatalidade da parada (parar significa morrer) é a condenação do humano pela velocidade progressiva e irreversível que se dá pelo “estreitamento das distâncias [que] transformou-se numa realidade estratégica com consequência econômicas e políticas incalculáveis pois equivale à negação do espaço”(Virilio, 1996, p. 123). Essa lógica presidiu a fotografia desde o momento em que se tornou um produto industrial: “Com a fotografia, a visão de mundo torna-se não somente uma questão de distância espacial mas também de distância de tempo a abolir, questão de velocidade, de aceleração ou desaceleração” (Virilio, 1994, p.41).

No entanto, enquanto as cidades se transformavam, enquanto o ocidente avançava em escala de produção de bens e insumos nunca vista, a fotografia revolucionava a si mesma em todos os aspectos: simplificava os processos químicos complexos dos seus primeiros anos, que colocavam os fotógrafos na condição de alquimistas modernos, excluía a pose e conquistava a ubiquidade do registro com o real, multiplicava-se, coloria-se, movimentava-se, adquiria voz, abandonava os estúdios e virtualizava-se. Não há dúvida de que foi um imenso negócio industrial, década após década, criativo, aplicado, imensa e progressivamente veloz.

O espaço improvável: uma aposta no futuro do patrimônio industrial

De fato, a fotografia evoluiu de uma manufatura complexa e difícil para uma prática acessível e, decididamente, ubíqua na sociedade contemporânea. A transição do analógico para o digital foi o ponto de inflexão mais recente, no entanto, o processo de democratização da prática fotográfica se deu pela primeira vez quando a Kodak lançou as câmeras box, que carregaram consigo o lema da indústria: “você aperta o botão, nós fazemos o resto”. Mas, acredita-se que a grande e poderosa indústria fotográfica não foi, nem de perto, a vertente mais radical das imagens feitas por máquinas. Aposta-se que foi o cinema.

Quanto ao patrimônio industrial, o entendimento corrente já transcendeu a mera identificação de edifícios fabris abandonados ou estruturas obsoletas com potencial para reutilização diversa da sua função original. Embora a revitalização desses espaços para novas funções – como centros culturais, galerias de arte, habitações, shoppings, polos de inovação etc.– seja uma via importante e indicada, circunscrever o patrimônio industrial a essa dimensão puramente funcional e estética seria perder de vista sua profundidade conceitual e seu significado histórico intrínseco, bem como todos os demais sentidos que o atravessam. O patrimônio industrial configura-se, fundamentalmente, como um conceito que visa ancorar a história das tecnologias de produção de bens e de formas de energia, de transporte e de conformação das cidades na própria história do trabalho fabril, preservando as materialidades que testemunham as transformações socioeconômicas e as relações de poder inerentes ao processo de industrialização.

Há, ainda, outro aspecto a destacar como possível valor para o patrimônio industrial visto no contrário de um mero receptáculo vazio esperando uma nova utilidade. Frente a um antigo complexo fabril, uma usina desativada ou uma linha férrea abandonada é possível escutar o som do tempo estagnado, e perceber nas estruturas restantes as marcas tangíveis de processos produtivos específicos. Se no espólio houver ferramentas e máquinas, mais intensa será a percepção de como foram esses vetores que impulsionaram o processo. Se houver depoimentos de antigos trabalhadores e trabalhadoras, mais será possível apreender sobre os movimentos que a presença humana dava ao lugar, sobre os conflitos e os acertos, sobre aquilo que ficou em cada pessoa que trocou sua energia e tempo pelo soldo mensal – quando podia ser assim. Portanto, as paredes desgastadas de uma tecelagem informam sobre a arquitetura fabril de uma época, mas não só. Ao visitante atento, é possível que ecoe o ritmo incessante dos teares e o movimento das mãos treinadas que transformavam fios em tecido. A estrutura imponente de uma antiga siderúrgica é, primeiramente, um monumento à engenharia, mas também um testemunho do trabalho sob o calor intenso dos fornos e da rudeza dos processos metalúrgicos. As ruínas de uma estação ferroviária, verdadeiras fantasmagorias que evocam o movimento de pessoas e mercadorias, sinalizam a origem de muitas cidades onde se encontram, informam sobre a expansão territorial que promoviam aonde passavam, sobre as venturas e infortúnios nas histórias de ferroviários que faziam o fenômeno ocorrer.

O patrimônio industrial exemplifica, com particular concretude, o trânsito contínuo do material ao imaterial e no que restou, se preservado, permite que se tenha compreensão parcial ou integral da evolução das tecnologias de produção. Observar as máquinas antigas, mesmo inertes, possibilita rastrear o desenvolvimento de mecanismos, a introdução de novas fontes de energia – da hidráulica ao vapor e à eletricidade – e a crescente automação dos processos. A disposição dos edifícios dentro de um complexo industrial muitas vezes reflete a lógica sequencial da produção, a divisão do trabalho e as relações hierárquicas dentro da fábrica. Compreender essa organização espacial é também compreender a organização social do trabalho em um determinado período histórico. Por isso é frequente logo pensar que um aproveitamento adequado desses espaços é, justamente, a instalação de museus ou centros culturais.

No entanto, tal tendência tem sido discutida com frequência diante de exemplos que colocam em xeque o resultado dessa opção. Os exemplos que poderiam ocupar as próximas linhas são muitos. Em todos há aspectos que intensificam a discussão do legado industrial convertido em patrimônio cultural como uma reação ao tempo acelerado do trabalho, da vida, das pessoas. Um lugar que antes convergia todas as dimensões da sua existência em movimento contínuo, incessante e apressado, passa a ser um evocador do passado mas que, por diferentes e muitos fatores, é difícil de ser mantido e tende a silenciar pela segunda vez. O caso apresentado aqui na tentativa de observar na proposta de reuso o equilíbrio entre a manutenção da memória do uso original e as formas de ocupação sustentáveis é o Pátio Eberle e nele, o Caminho Histórico Pátio Eberle, na cidade de Caxias do Sul.

Caminhos e descaminhos da memória industrial: a velocidade da passagem

A escolha do Pátio Eberle deve-se ao fato de que a fábrica Eberle, o seu fundador e a família já foram objetos de estudo de muitas pesquisas, o que aporta consistentes dados para as considerações feitas, sobretudo para o histórico da fábrica. A escolha também deve-se a aspectos do projeto que indicam a complexidade das eleições que recaem sobre o uso destes espaços industriais, haja vista que nesses é frequente a dificuldade em bem equacionar o uso sustentável – o que frequentemente equivale dizer autossustentável - com a manutenção da memória daquilo que se busca não esquecer. Desse modo, a exposição permanente intitulada Caminho Histórico Pátio Eberle é o elemento central da reflexão. Nela se observa o resultado da negociação entre os *stakeholders* envolvidos no projeto. Um resultado que questiona sua eficácia para o objetivo pretendido.

Mas para entender a relação estabelecida no caso estudado com a velocidade do esquecimento é necessário reportar os estudos já feitos sobre a fábrica no período que antecede o projeto de revitalização. Sobre isso, faz-se referência a uma pesquisa bastante citada, publicada na forma de livro (Bergamaschi, 2005), que estuda cartas do patriarca e seus filhos, escritas de 1920 a 1945, quando falece Abramo Eberle.

Cabe ressaltar que a pesquisadora é neta do industrialista, o que não interfere no resultado científico, ao contrário, contribui para a análise. A pesquisa é basilar e muito citada por conter uma análise histórica sobre a trajetória desta família de imigrantes e sua contribuição exitosa no desenvolvimento econômico da cidade. Também há de se observar, que a figura desta família, representada em Abramo Eberle é referenciada em distintas ocasiões como exemplo laudatório da força de trabalho e do empreendedorismo do imigrante italiano.

No entanto, são dois trabalhos mais recentes que se destaca neste texto. O primeiro é de Tissot (2008) e o segundo, de Tessari (2013). Ambos complementam-se no período que analisam, o primeiro que abrange o final do século XIX e início do XX e o segundo, que se dedicou a analisar a narrativa visual contida em um dos álbuns fotográficos produzidos pela fábrica que abrange os últimos anos de 1900 até os de 1940. Nessas duas dissertações, parte expressiva dos capítulos apresenta dados e análises importantes sobre a trajetória da fábrica e no trabalho mais recente, encontra-se o esforço para relacionar a história da fotografia na cidade com a história dessa metalúrgica. No caso dos trabalhos citados, é importante dizer que são estudos anteriores ao projeto de revitalização do espaço, portanto, não o citam. Mas, em um estudo bem mais recente, Coelho (2021) apresenta os dados do projeto de revitalização do complexo central da antiga fábrica, comungada por necessidade, com a instalação do “Caminho Histórico Pátio Eberle”.

Pátio Eberle foi o nome dado ao projeto apresentado pela empresa de consultoria de investimentos imobiliários GCI, para reutilização do antigo complexo da fábrica Eberle, reconhecendo-o como ícone da industrialização na cidade gaúcha de Caxias do Sul.
Para entender a importância desta fábrica para a cidade há de se reportar aos seus primórdios. A condição do que hoje é Caxias do Sul, combina, ao menos, três fatores de distintas épocas, mas que se somaram para gerar as condições de surgimento e prosperidade da cidade. O primeiro desses fatores foi a localização, que esteve na rota dos tropeiros que passava pela região; o segundo foi a forte onda imigratória de italianos entre 1875 e 1900, que instalou muitas famílias neste lugar e o terceiro, a implantação da linha ferroviária que ligava a região à Porto Alegre, capital do Estado, em 1910. Sem dúvida, foi esse último elemento que catalisou a transformação da cidade de uma economia inicialmente agrícola a tornar-se o segundo maior polo metalmecânico do Brasil. E, precisamente neste aspecto, a fábrica Eberle é testemunho e agente do processo que dá início ao fato.

A origem desta fábrica deu-se no empreendimento familiar de uma funilaria dirigida pela imigrante italiana Luigia Carolina Eberle, que ficou conhecida como Luiza a funileira. O modesto empreendimento teve um papel importantíssimo na produção de ferramentas que eram demandadas pelos outros empreendimentos familiares do núcleo que, rapidamente, se tornaria a cidade de Caxias. Seu filho Abramo Eberle acompanhava a mãe na produção e logo se tornou industrialista, transformando a funilaria na Metalúrgica Eberle, em 1904. Suas atividades tiveram início com a fabricação de artigos de montaria em prata, metal branco e metal amarelo, ampliando e diversificando a produção para atender a demanda doméstica e industrial da cidade, tanto produzindo talheres, aviamentos metálicos como equipamentos industriais (Machado, 1998). A presença dessa fábrica foi marcante no desenvolvimento das condições que tornaram a cidade o centro do Polo Metalúrgico da região da Serra Gaúcha. A fábrica empregou milhares de pessoas e nas décadas de 1930 e 1940 contava com um efetivo de mão-de-obra feminino na ordem de 30 a 35% do total. Rapidamente, a exemplo de outras fábricas, incorporou o trabalho do aprendiz que até o advento da legislação específica, que aumentou a idade mínima para o ingresso de jovens nessa condição, ingressava no seu quadro de trabalho crianças com 12, 13 anos ou, talvez, menos.

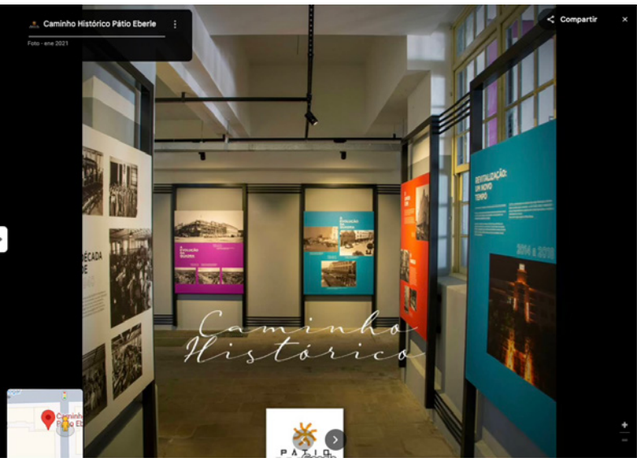
Na década de 1960, com a crescente entrada de capital internacional no Brasil, o cenário industrial da cidade mudou. A fábrica Eberle teve que fragmentar a sua produção, o que determinou a sua aquisição, em 1985 pela Zivi-Hércules, formando o Grupo Zivi-Hércules-Eberle. Entre 1994 e 2003, o grupo passou por uma reorganização, resultando na criação da Mundial S.A., que segue em operação e mantém produtos sob a marca Eberle. Em decorrência disso, dos três complexos construídos ao longo da trajetória da empresa, dois edifícios centrais foram desativados nos anos 1990 e, posteriormente, reconhecidos como patrimônio histórico tombado de Caxias do Sul.

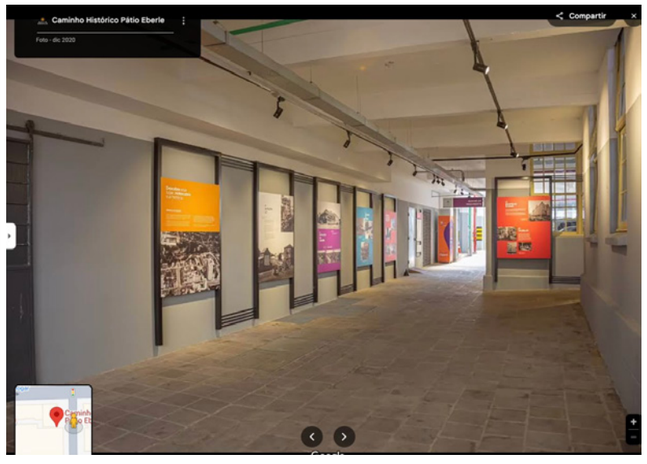
O caso que se apresenta neste texto é referente ao complexo construído na década de 1940, no centro da cidade, no exato mesmo lugar da primeira edificação da metalúrgica, ainda de madeira. Após a compra da Eberle pela Zivi-Hercules e criação da Mundial, a dificuldade de renovação de alvarás de funcionamento para a expansão das atividades fabris determinou a desocupação progressiva do complexo, que foi sendo totalmente desativado até o fim da década de 1990.

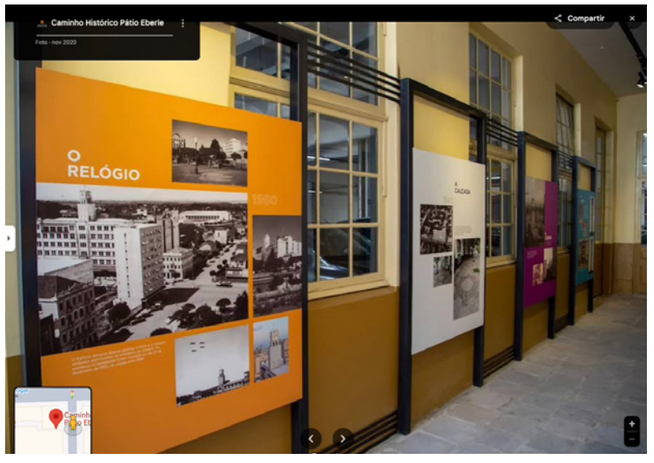
Nos anos seguinte, os dois primeiros andares foram ocupados por uma loja de brinquedos, um estacionamento e uma Faculdade, enquanto que o restante da grande estrutura ficou abandonada. Em 2006, o complexo foi tombado pelo Patrimônio Histórico do Município e em 2012, um grupo de investidores comprou toda a estrutura e aprovou na prefeitura um projeto de revitalização, que provocou polêmica por optar por uma intervenção *retrofit* e não de restauro. Na página eletrônica do empreendimento, hoje consumado, há um texto suficientemente esclarecedor de como a empreendedora modulou os seus interesses às demandas memoriais negociadas pelo poder municipal:

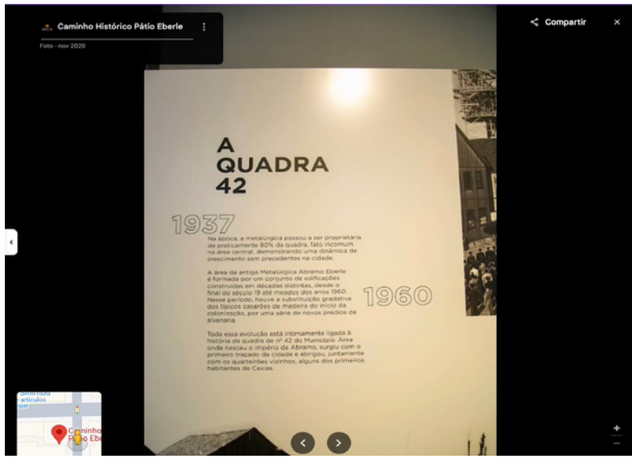
> Espaço múltiplo e democrático na região central de Caxias do Sul, o Pátio Eberle – antigo complexo da Metalúrgica Eberle, tombado pelo Patrimônio Histórico – foi totalmente revitalizado pela GCI Investimentos após um minucioso projeto que preservou sua arquitetura histórica e icônica, adequando-o aos novos tempos. Atualmente abriga em sua quadra ampla e democrática um pool de lojas, serviços, ensino, áreas corporativas, espaço para eventos e estacionamento, além de atrações culturais como o Caminho Histórico – exposição permanente que conta a trajetória do prédio como palco da história da cidade (Pátio Eberle, 2025).

Entende-se que o breve texto que abre a vitrine eletrônica do empreendimento é exemplo de um discurso mais protetivo do que apresentador, ou seja, que afirma tanto a recuperação como o sustento do empreendimento conciliados no objetivo do cumprimento da memória do lugar e da cidade, portanto, uma reivindicação para a qual a empresa não poderia se isentar de atender. Novamente, o resumo que apresenta o Caminho Histórico, reitera o objetivo ao informar que a exposição “mantém viva a memória afetiva e cultural da sua comunidade”. No referido resumo, os conceitos memória afetiva e memória cultural são utilizados como palavras de efeito para obter uma resposta assertiva do investimento memorial realizado na exposição. Não é pretensão deste ensaio digressar sobre os recursos expográficos, sobre o conteúdo ou sua apresentação porque não é disso que importa falar aqui. Buscou-se, tão somente, apontar dois elementos: a localização em que foi colocada a exposição e o uso da fotografia como componente dominante dos painéis. A localização, como mostram as fotos da Figura 1, é no interior do estacionamento do Pátio Eberle que observando a planta baixa disponível no site do empreendimento, ocupa a maior área do térreo, com disponibilidade de 200 vagas. O corredor no qual foi colocada a exposição é um trecho que liga as duas entradas do edifício que atravessa a quadra e ocupa todo o quarteirão. Nele foram dispostos 15 painéis com fotografias de diferentes épocas, segundo a escolha do curador, a saber:









A curadoria do projeto resulta de uma pesquisa histórica realizada pelo jornalista **Rodrigo Lopes**, que explica: “A seleção fotográfica destacou o prédio por etapas, sua evolução, o que foi surgindo, década por década. Vale ressaltar que o edifício foi testemunha de vários acontecimentos importantes da cidade ao longo do século 20. As imagens, garimpadas em acervos familiares e junto ao Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, destacam isso. Quando foi totalmente concluído, no início dos anos 1950, o edifício da Sinimbu era o primeiro arranha-céus de Caxias. Tudo era visto e fotografado a partir daquele terraço” (Lerina, 2020).

A liberação do projeto *retrofit* Pátio Eberle pela Prefeitura de Caxias do Sul implicava na consecução de um espaço memorial que destacasse a importância do prédio no contexto econômico e social da cidade, ao longo do século XX. Isso foi feito, mas o que se observa é o onde foi feito: em um local eminentemente de passagem. A passagem também indica o uso da velocidade. Não é um local destinado à permanência, inclusive porque não há outros atrativos que possam convidar o visitante a ficar no local. Os painéis foram adequados ao lugar, ou seja, toda a estrutura que se sobrepõe às janelas foram pensadas para fixa-las sem interferir no projeto arquitetônico, mas há de se perceber que as janelas passam a fazer parte do caminho, assim como as típicas colunas sinalizada com faixas amarelas nos estacionamentos. A informação disponível tenta, em alguma medida, ser o elemento principal da mostra. É uma exposição de passagem, com painéis que mostram, na velocidade em que podem ser apreciados, fotografias de várias épocas. Os textos do painéis são poucos, o que também é adequado às condições em que está a exposição. E as fotografias consumam a brevidade: pequenos vestígios de um tempo e de uma fábrica extinta.

A lógica do uso econômico se impõe, trata-se de um centro comercial, não de um espaço de memória. Deveria contê-lo, mesmo assim? Resposta dada: o local de memória foi cumprido, ainda que com uma possível mensagem subliminar: ser breve, talvez um flash de lembrança, nada mais. E, ainda assim, o edifício lá está, no centro de uma cidade que cresce, modifica-se e se rende à acelaração do mundo e da vida. Melhor que ele fique, do modo como pode. Na sua estrutura preservada e no seu breve caminho histórico há um apelo: o passado existe, e ainda subsiste no presente.

Desacelerar: o passado existe

A conformação da cidade de Caxias do Sul, e também de Pelotas, de onde se escreve este texto, está intrinsecamente ligada ao patrimônio industrial. A localização de fábricas com a Eberle em Caxias e o Frigorífico Anglo, a Laneira Brasileira, a Fábrica de Cervejas Brahma, a Fiação e Tecidos, o Moinho Pelotense e outras tantas, essas na cidade de Pelotas, atraía mão de obra do local e do entorno, levando ao surgimento e crescimento de bairros operários com características urbanas e sociais próprias. A infraestrutura construída para atender às necessidades da indústria – como sistemas de transporte, saneamento, energia e acessos – deixou marcas duradouras na paisagem urbana e conforme o tamanho da indústria, transformações irreversíveis. A preservação desses elementos favorece que se entenda como se formaram as cidades industriais e como se deu a vida de seus habitantes, sobretudo, qual foi a história do trabalho fabril nesses locais. As máquinas, os edifícios e a própria organização espacial das indústrias são inseparáveis das experiências, do conhecimento das técnicas e tecnologias, das lutas e das condições de vida dos trabalhadores. O uso das ferramentas, a arquitetura funcional dos edifícios projetada para otimizar a produção e a própria memória oral dos antigos operários revelam as dinâmicas dos ofícios, as relações entre capital e trabalho, a emergência de movimentos sindicais e a construção das memórias operárias.

Sim, o patrimônio industrial é um conceito multifacetado que transcende o reaproveitamento espacial, mas que dele necessita. O arquivo material da história dos processos técnicos, das formas de energia, do desenvolvimento urbano e, fundamentalmente, da história do trabalho fabril necessita de um *locus* que opere como a materialização das complexas relações entre tecnologia, trabalho e desenvolvimento. É para isso que serve o patrimônio industrial. Se neste *locus* houver mais do que paredes, janelas e técnicas construtivas à mostra - a exemplo do pequeno espaço que ocupa o Memorial do Anglo no edifício da reitoria da Universidade Federal de Pelotas, Campus Anglo - aumenta a probabilidade de que essa memória seja suportada. No entanto, é sábio perguntar-se sempre qual o principal objetivo daquilo que foi concebido como uma estratégia memorial.

No caso do Caminho Histórico do Pátio Eberle, há sim a intenção de constituir-se como um recurso educativo que transcende o ambiente do edifício para proporcionar uma experiência voltada ao conhecimento do patrimônio local. Está em um local muito frequentado, mas por ser passagem, talvez menos visto do que o esperado. Não pode, enfim, cumprir uma finalidade educativa. Mas, informativa, sim. Não lhe compete favorecer o desenvolvimento cognitivo e sensitivo necessários à apreciação,

Figura 1 – Print de quatro imagens que constituem o passeio virtual na exposição Caminho Histórico Pátio Eberle. O passeio de 360o em cada setor onde se colocaram os painéis permite como foi feita a sequência em um ambiente pouco linear como o do acesso da garagem às lojas. Fonte: https://www.google.com.br/maps/place/Caminho+Hist%C3%B3rico+P%C3%A1tio+Eberle

interpretação, promoção e defesa da preservação do espaço no qual se encontra. Para tanto, exige-se o tempo da parada e o local adequado para que ela ocorra. Mas, assim mesmo, é um sinalizador de que o espaço existiu desde décadas anteriores ao presente e cumpriu outras funções, essencialmente produtivas e menos lúdicas. Ainda que não se renda à difícil missão do patrimônio industrial, não deixa de ser uma mensagem sussurrada ao apressado consumidor que atravessa a passagem, como a dizer, “pare, um pouco que seja e perceba o lugar onde se encontra”. Perceber já é uma grande proposta de resistência à realidade contemporânea que sujeita a tudo e a todos na irrefreável vida dromológica. Sendo finito, parece aconselhável que o ser humano não consumisse sua existência tão rapidamente. E seria oportuno que todo o projeto sobre e em um patrimônio industrial se somasse ao desiderato da suspensão do tempo acelerado.

Agradecimento

Este trabalho foi realizado com o apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq – Brasil (Chamada CNPq Nº 09/2022 e MCTI/CNPQ Nº 16/2024) - Faixa 1)

Referências

BERGAMASCHI, Heloisa Eberle. *Abramo e seus filhos: cartas familiares 1920-1945*. Caxias do Sul: EDUCS, Editora da Universidade de Caxias do Sul, 2005.

COELHO, Jossana Peil. *De fábrica para patrimônio: estudo comparativo da condição de remanescentes industriais no Rio Grande do Sul / Brasil. 2021*. 281f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural. Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.

LEFÈVRE, Julien**.** *La photographie et ses apllications aux sciences, aux arts et a la industrie.* Paris: Librarie J.-b. Ballière et fils, 1888.

LERINA, Roger. *Caxias do Sul ganha espaço cultural no Pátio Eberle.* Disponível em https://www.matinaljornalismo.com.br/rogerlerina/notas/caxias-do-sul-ganha-espaco-cultural-no-patio-eberle/. Acesso em 15 abril 2025.

MEMORIAL DO ANGLO. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memorialdoanglo/memorial/. Acesso em 15 abril 2025.

MICHELON, Francisca F.. O moderno e o obsoleto na *Arte Photographica*. *Canoas: Mouseion*, n. 15, ago. 2013. Disponível em https://www.academia.edu/92469431/O_moderno_e_o_obsoleto_na_Arte_Photographica. Acesso em: 15 abril 2025.

PÁTIO EBERLE. Disponível em https://patioeberle.com.br/. Acesso em: 15 abril 2025.

ROCHA, Maria Carolina dos Santos. *Da dromologia: Paul Virilio e a poética do movimento.* 2001. V 1. Tese (Doutorado em Filosofia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

SOBRINO, Julián Simal; SANZ CARLOS, Marina (ed.). *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial Los retos del siglo XXI* . Sevilla: Centro de Estudios Andaluces y The International Committee for Conservation Industrial Heritage-España (TICCIH-España), 2018.

SPEAR, Norman. *The processing of memories: fortetting and retention.* Mahwah-EUA: Laurence Erlbaum Associates, 1978.

TESSARI, Anthony Beux. *Imagens do labor: memória e esquecimento nas fotografias do trabalho da antiga metalúrgica Abramo Eberle (1896-1940)*. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História das Sociedades Ibéricas e Americanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2013.

TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage). *Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial.* Julho 2003. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=675. Acesso em 07 de abril de 2025.

TISOTT, Ramon Victor. *Pequenos Trabalhadores: Infância e Industrialização em Caxias do Sul (Fim do Séc. XIX e início do XX).* Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos. São Leopoldo, 2008. Disponível em: http://www.repositorio.jesuita.org.br/handle/UNISINOS/3542. Acesso em: 30 abr. 2025.

VIRILIO, Paul. *O espaço crítico.* Rio de Janeiro: Editora 34, 1993

VIRILIO, Paul. *A máquina de visão.* Rio de Janeiro: José Olympio, 1994.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política.* São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

entrevistas

Acervo: Antonio Soukef Júnior.

POR QUE LER A CARTA DE VENEZA HOJE? Conferência ao PROGRAU/UFPel

WHY READ THE VENICE CHARTER TODAY? Lecture for PROGRAU/UFPel

Beatriz Mugayar Kühl[1] e Larissa Mörschbächer[2]

Apresentação[3]

Larissa Mörschbächer: No dia 16 de dezembro de 2024, a professora Beatriz Mugayar Kühl proferiu a conferência *Por que ler a Carta de Veneza hoje*, como parte da disciplina *Intervenções na Cidade Contemporânea* do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas (PROGRAU/UFPel). A atividade, realizada de forma remota e aberta ao público, integrou as discussões teóricas e metodológicas sobre práticas de preservação contemporâneas.

Reconhecida por sua trajetória acadêmica voltada ao campo da preservação, com ênfase no patrimônio da industrialização, Beatriz Mugayar Kühl abordou aspectos históricos e conceituais da Carta de Veneza (1964), destacando os contextos de sua formulação, seus desdobramentos críticos ao longo das décadas e os equívocos recorrentes em sua interpretação. A conferência propôs uma leitura atualizada do documento, considerando sua permanência como referência central nos debates sobre restauro.

O texto a seguir corresponde à transcrição da conferência, com ajustes pontuais para adaptação à linguagem escrita, sem comprometer o caráter oral da exposição. Para facilitar a compreensão e ampliar o acesso aos materiais mencionados, foram incluídas notas explicativas, indicando as obras e autores citados ao longo da apresentação.

Por Que Ler a Carta de Veneza Hoje?

Beatriz Mugayar Kühl: Boa tarde a todas e todos aqui presentes. Gostaria de agradecer o convite da Aline Montagna da Silveira e do Antonio Soukef Jr., amigos muito queridos, com quem compartilho uma longa jornada. Não tivemos ocasião de estabelecer uma troca mais efetiva nos últimos tempos e agradeço por esta oportunidade. Gostaria também de agradecer a presença da Ana Paula Farah, da Daniele Behling Luckow, da Renata Campiotto, da Fabiane Savino, da Flaviana Barreto Lira, e de outras pessoas aqui presentes e que fazem parte de um percurso compartilhado; agradeço ainda a todos os estudantes da disciplina e da Universidade Federal de Pelotas. É um prazer poder compartilhar essas reflexões com vocês hoje.

1 Doutora pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (USP/1996), Especialista (1990) e Mestra (1992) em Preservação de Bens Culturais pela Katholieke Universiteit Leuven, Bélgica, e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (USP/1987). E-mail: bmk@usp.br.
2 Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (USP), Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPel/2023) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPel/2018). E-mail: larissa.morschbacher@usp.br.
3 Esta transcrição é desenvolvida com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), Brasil. Processo nº 2024/11145-4.

É uma grande oportunidade apresentar e analisar temas relacionados à Carta de Veneza, pois são questões que me acompanham há muitos anos — possivelmente há mais tempo do que a idade de alguns aqui presentes. Desde o meu curso de especialização na Bélgica venho estudando e me confrontando com esse documento.

Vocês devem saber que, neste ano de 2024, a Carta de Veneza completou 60 anos. Desde sua fundação, em 1965, o ICOMOS — Conselho Internacional de Monumentos e Sítios — adotou a Carta de Veneza como documento de referência e que permanece até hoje como base de princípios. Nesses tempos de transformação acelerada, é absolutamente legítimo perguntar: por que continuar a discutir uma carta que já tem 60 anos? Por que ela permanece como base do ICOMOS?

Esse questionamento acompanha a carta desde que foi criada como um dos resultados do II Congresso internacional de arquitetos e de técnicos de monumentos históricos, realizado em Veneza, 25 a 31 de maio de 1964. Compartilho, por exemplo, alguns textos. O artigo do Raymond Lemaire, relator da Carta de Veneza, que foi publicado em 1995 e intitula-se É necessário rever a Carta de Veneza?.[4] Giovanni Carbonara, naquele mesmo período, também publicou um artigo intitulado *Os 30 anos de uma boa carta de restauro*.[5] Ambos os textos questionam: 30 anos após a elaboração da carta, ela continua válida? Para que serve? Como lê-la 30 anos depois? E nós, 30 anos depois desses artigos, 60 anos depois da carta, devemos continuar a ler a Carta de Veneza? Ela continua pertinente? E por que falar da Carta de Veneza em relação ao patrimônio em geral e ao patrimônio industrial, especificamente — que é um dos focos de interesse de minhas pesquisas — nos dias de hoje? É sobre isso que eu gostaria de conversar.

Antes de passar a essas questões, acho importante mencionar que a Carta de Veneza parece um documento muito simples. Ela é curta, cabe em duas páginas, tem 16 artigos. No entanto, trata-se de texto extremamente complexo. Se não nos aproximarmos dela de forma informada, ela se torna quase indecifrável. Pode parecer que a entendemos, mas isso frequentemente não é verdade. Gostaria de conversar com vocês hoje sobre as várias camadas da Carta de Veneza, mostrando que ela faz parte de um contexto de discussão e foi gerada num evento científico que gerou atas. Ademais, não é a única resolução resultante desse mesmo evento.

Para nos aproximarmos da carta de forma mais circunstanciada, precisamos entender o contexto cultural em que ela se originou e o ambiente de discussão específico daquele congresso. Isso permite uma leitura mais fundamentada do documento. Só assim poderemos ampliar as questões e os conceitos ali presentes, em vez de tratá-la como um conjunto de “regras” que seriam aplicadas diretamente na prática. A carta não é um receituário. Ler a Carta de Veneza e tentar aplicá-la de modo imediato na prática não funciona, pois ela não foi concebida para ser aplicada dessa forma, mas, sim, para oferecer uma base deontológica para ajudar na tomada de decisões na prática, um horizonte para a reflexão metodológica, como observou Carbonara.[6]

A Carta de Veneza não pretendia ser uma formulação extensa e sistêmica com pretensão de esgotar o assunto, mas, sim, uma base ética e deontológica para ajudar na tomada de decisões na atuação prática. É por isso que a carta, ainda mais por ser de caráter internacional, oferece indicações e prescrições, mas não possui — nem

4 LEMAIRE, Raymond. Icomos: un regard en arrière, un coup d’œil en avant. Liège: Commission Royale de Monuments et Sites, 1999, p. 191-193.
5 CARBONARA, Giovanni. I trent’anni di una buona carta del restauro. Restauro, Napoli, v. 24, n. 131-132, 1995, p. 57-60.
6 CARBONARA, I trent’anni di una buona carta del restauro.

poderia possuir — um caráter normativo, pois uma associação profissional não pode interferir na legislação dos países. A carta foi feita para ser reinterpretada nos variados contextos culturais e normativos, como enunciado nela mesma.

No Brasil, temos certa tendência — até mesmo na produção científica — de falar das cartas patrimoniais como se fossem um conjunto homogêneo, mas elas são extremamente heterogêneas. Cada carta é fruto de uma discussão em um dado contexto geográfico, cultural e temporal. Não são manuais ou receitas, pois elas sempre exigem uma aproximação crítica. Em geral, são documentos relativamente sucintos. Lemaire, observava que a carta de Veneza foi um mínimo denominador comum: aquilo sobre o qual foi possível chegar a um consenso naquele momento.[7]

Entender o contexto que deu origem ao mínimo denominador comum permitiria — ou deveria permitir — uma interpretação mais fundamentada do documento. Se nós olharmos a diversidade de procedência e estruturação das cartas no próprio ICOMOS — que assumiu a Carta de Veneza como seu documento-base —, veremos que elas são classificadas de diferentes maneiras: as cartas aprovadas pela assembleia geral; as resoluções e declarações; as cartas de comitês nacionais; além de o site também remeter a outros documentos internacionais. Vejam que dentro de uma mesma instituição, os documentos são classificados com hierarquias diferentes.

Em comparação com o site do ICOMOS em 2023, é interessante notar que hoje ele já não segue organização cronológica, mas a Carta de Veneza continua sendo o ponto de partida. Enquanto em 2023 as cartas eram organizadas por datas — o que permitia acompanhar mais facilmente a evolução das discussões dentro do próprio ICOMOS —, hoje elas estão dispostas por temas. Essa organização facilita o acesso direto ao assunto de interesse, mas dificulta a compreensão de como a instituição estruturou as discussões ao longo do tempo, que exige um esforço de reorganização.[8]

No site do IPHAN, por sua vez, as cartas patrimoniais estão reunidas em um único conjunto, independentemente de sua origem. Elas estão organizadas por ordem cronológica decrescente, mas misturam cartas do ICOMOS com cartas nacionais, com documentos da OEA e os da Unesco, por exemplo. É necessário um exame complementar para entender de que instituições vieram, quando foram elaboradas e por que foram feitas. Agrupa indiscriminadamente, por exemplo, a Carta de Burra — que é do ICOMOS Austrália, ou seja, de um comitê nacional e não aprovada pela assembleia geral — com a Carta de Florença, que é do ICOMOS internacional, e, ainda, a Declaração de Nairóbi, dificultando a compreensão de suas origens e contextos.[9]

É preciso entrar nessa discussão de forma mais informada. Vejo com muita frequência em trabalhos submetidos a revistas e a congressos, que as cartas patrimoniais dizem tal coisa. Mas “as cartas”, como conjunto, não dizem tal coisa: a carta “x” diz uma coisa; a carta “y”, que foi organizada por tal instituição no ano tal, diz outra. Então, por favor, prestem atenção, porque um discurso unificado de cartas patrimoniais não corresponde à realidade. As cartas patrimoniais não são nada uniformes; pelo contrário, muitas vezes, uma é oposta à outra. Deve-se ter muito cuidado ao interpretá-las.

Entender o contexto da formulação da Carta de Veneza é chave fundamental para sua leitura; por ser o documento que funda o ICOMOS, frequentemente a ela é atribuída a ideia de que ali se estabeleceu um marco absoluto ou originário para a preservação — o que não corresponde à realidade. A Carta de Veneza é fruto de uma discussão que vinha de muitas décadas, se não séculos: décadas de debate internacional e séculos de discussões em determinados países. Lemaire aborda isso de forma muito clara: ela é uma etapa, um ponto numa trajetória; não é a causa, nem o início, nem a finalização desse percurso.[10] Precisamos entender a carta a partir de uma leitura historicamente fundamentada, localiza-la no seu contexto histórico, no seu tempo, espaço e no âmbito daquela discussão, e jamais isolá-la, fazendo uma leitura anistórica e achando que a carta surgiu do nada, ou que deve ser encarada como se fosse um conjunto de preceitos definitivos. Ela é um ponto numa extensa trajetória.

Um ponto numa trajetória que tem como antecedentes mais próximos o I Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, realizado em Paris em 1957.[11] Como antecedente um pouco mais recuado, o Congresso de Atenas — da Sociedade das Nações — que deu origem à Carta de Atenas de Restauração.[12] O nome não é exatamente esse, trata-se de uma declaração do congresso, que ficou conhecida como Carta de Atenas, de 1931. Notem que a Sociedade das Nações deixa de existir após a Segunda Guerra Mundial, e suas funções passam a ser assumidas pela ONU — Organização das Nações Unidas. A Carta de Veneza tem ainda como antecedente a Carta Italiana de Restauração[13], do final de 1931 e assumida em 1932, que foi utilizada como base para um anteprojeto de carta apresentado no Congresso de Veneza. Esse anteprojeto, no entanto, é diferente do documento final que se tornaria a Carta de Veneza.

O Congresso de Veneza é o segundo congresso internacional de arquitetos e técnicos de monumentos históricos e foi realizado pouco mais de sete anos depois do Congresso de Paris, e deu origem a atas que estão disponíveis online.[14] Aconselho que deem uma olhada nessas atas, mesmo que não entendam os idiomas, pois elas revelam uma discussão ampla e diversa, da qual emergiu aquele “mínimo denominador comum” a que Lemaire se refere.[15] É importante ter isso em mente: esse “mínimo” resultou de um processo de debate extenso, inserido numa trajetória histórica de discussões que se desenrolava há décadas ou até mesmo séculos. É ainda muito importante notar o título dessas atas: *O Monumento para o Homem*. Muitas vezes, a Carta de Veneza é considerada um documento tecnicista, desvinculado da sociedade e da produção humana. Era o contrário disso, e basta olhar para o título das atas que evidencia desde o início qual era a ênfase: nas pessoas, não nos objetos.

Observando as atas do evento de Veneza[16], havia 63 delegações, algumas delas representações institucionais, como a Unesco e o Conselho da Europa, por exemplo. O evento contou com participantes de países dos cinco continentes, embora houvesse forte predominância de europeus: dos 622 inscritos, 530 eram provenientes da Europa. O comitê de redação também era predominantemente europeu: dos 23 membros,

7 LEMAIRE, Icomos: un regard en arrière, un coup d’œil en avant.
8 INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES. Charters and doctrinal texts. Disponível em: <*https://www.icomos.org*>. Acesso em: 6 dez. 2024.
9 BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Carta de Veneza. Disponível em: <*http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226*>. Acesso em: 6 dez. 2024.
10 LEMAIRE, Icomos: un regard en arrière, un coup d’œil en avant.
11 CONGRÈS INTERNATIONAL DES ARCHITECTES ET TECHNICIENS DES MONUMENTS HISTORIQUES. Congrès international des architectes et techniciens des monuments historiques: Paris, 6–11 mai 1957. Paris: Éditions Vincent, Fréal, 1960.
12 SOCIÉTÉ DES NATIONS. INSTITUT INTERNATIONAL DE COOPÉRATION INTELLECTUELLE. La Conservation des monuments d’art et d’histoire: conclusions de la Conférence d’Athènes, 21–30 octobre 1931. Athènes, 1931.
13 CONSIGLIO SUPERIORE PER LE ANTICHITÀ E BELLE ARTI: ITALIA. Norme per il restauro dei monumenti. Roma: Consiglio Superiore per le Antichità e Belle Arti, 1932.
14 ICOMOS. Il monumento per l’uomo. Atti del II Congresso Internazionale del Restauro. Venezia 25–31 maggio 1964. Padova: Icomos; Marsilio, 1971.
15 LEMAIRE, Icomos: un regard en arrière, un coup d’œil en avant.
16 ICOMOS. Il monumento per l’uomo.

apenas três não eram — Carlos Flores Marini, do México; Victor Pimentel, do Peru; e Mustafa S. Zbiss, da Tunísia. Vale lembrar que Deoclécio Redig de Campos era brasileiro de nascimento, mas no evento estava representando o Vaticano. De fato, era um ambiente predominantemente europeu — mas isso não significa que a carta seja, por isso, eurocentrista ou colonialista; esse tema será abordado mais à frente. Percebam também que, hoje em dia, o mundo do patrimônio é muito feminino, mas naquela época ainda não. No congresso de Veneza cerca de 10% dos participantes eram mulheres. No comitê de redação, havia apenas uma mulher — ou seja, menos de 10%.

Um dado interessante é que a carta chegou muito rápido ao Brasil. O congresso foi em maio de 1964, e, em setembro daquele mesmo ano, ela foi publicada na Revista Arquitetura do IAB, num artigo de Giancarlo Gasperini, que fez uma primeira tradução da carta.[17] Gasperini menciona quatro participantes brasileiros no congresso, mas, nas atas, o Brasil aparece com dois participantes e apenas um deles é nomeado: Wladimir Alves de Souza representando a UNB. Na Revista Arquitetura, ele é mencionado como representante do DPHAN, atual IPHAN. Isso mostra que existem algumas questões para serem estudadas: por que eram quatro, mas aparecem dois? E por que, sendo dois, apenas um é nomeado? Há elementos curiosos do ponto de vista histórico que merecem ser investigados.

Um aspecto particularmente relevante no relato do Gasperini é a ênfase nas discussões sobre o patrimônio na escala urbana. Na versão final da carta, esse assunto aparece de forma mais discreta. Porém, nas apresentações e nos debates, a questão urbana e a importância de entender o patrimônio numa escala mais ampla, que deixa de ser apenas o monumento isolado e passa a abranger o ambiente como um todo, estava muito presente. Isso é evidente na conferência de abertura do congresso, proferida por Roberto Pane.[18]

A Carta de Veneza é apenas uma entre as 13 decisões e resoluções do congresso. Uma delas é a criação do ICOMOS, que seria fundado em 1965. Outras tratam de questões de ensino, da proposta de uma revista internacional (que seria lançada posteriormente), da forma de divulgação e difusão de conteúdos, da elaboração de um diretório de laboratórios e da criação de um centro de divulgação de textos normativos dos vários países. No que interessa especificamente a minhas pesquisas sobre o patrimônio industrial, uma das moções era pela preservação da *Maison du Peuple*, a Casa do Povo em Bruxelas, edifício de Victor Horta, construído entre 1896 e 1899. Apesar da moção que preconizava a preservação da *Maison du Peuple*, esse edifício, uma das obras-primas de Victor Horta, foi demolido em 1965.

Esse é ponto de particular interesse pois o *Art Nouveau* naquela época ainda não tinha sido "reabilitado" pela historiografia. A arquitetura cuja expressividade se baseava em elementos industrializados tampouco era reconhecida como de interesse para a preservação naquele momento. No entanto, eles estavam reconhecendo esse edifício como de mais alta importância e pedindo que a *Maison du Peuple* fosse poupada das transformações urbanas. Apesar do insucesso da moção, o episódio foi um dos fatores que contribuiu para despertar o interesse por esse tipo de arquitetura — um *Art Nouveau* que seria progressivamente reabilitado, principalmente a partir dos anos de 1980, quase 20 anos depois da carta. Sobre o patrimônio industrial, há textos importantes nos anos 1960; a arquitetura resultante do processo de industrialização, apesar de algumas demolições traumáticas nos anos 1960 e 1970 — como a *Maison du Peuple*, a *Bolsa de Comércio*, de Londres, o *Mercado Central* de Paris — começou a ser valorizada e esse processo teria consequências interessantes a partir das década de 1970 e 1980.

Para compreender a Carta de Veneza, é fundamental lê-la como um todo, e não como a soma de artigos isolados que se resolvem em si mesmos. Seu preâmbulo e os artigos devem ser sempre interpretados em conjunto. O preâmbulo começa com a frase: "Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como testemunho vivo de suas tradições seculares".[19] Não é banal começar um documento falando de mensagem espiritual. Isso mostra, mais uma vez, que a ênfase da carta não é tecnicista. Eles estão falando de valores atribuídos, de valores simbólicos. Essa "mensagem espiritual" é transmitida pelas obras monumentais de cada povo, que continuam como testemunho vivo — ou seja, como testemunho em constante transformação.

A carta continua: "A humanidade, cada vez mais consciente da unidade dos valores humanos, as considera um patrimônio comum e, perante as gerações futuras, se reconhece solidariamente responsável por preservá-las".[20] A unidade dos valores humanos diz respeito àquilo que é uma repercussão da engenhosidade humana, um testemunho do fazer humano. Essa humanidade compartilhada está na *Declaração Universal dos Direitos Humanos* da ONU, dos anos 1950. A ideia de uma responsabilidade comum e perante o futuro na preservação desses bens já aponta, de forma bastante pioneira, para discussões que só mais tarde se consolidariam, especialmente a partir dos anos 1970 e, com mais força, nos anos 1980: as questões do direito intergeracional. Uma responsabilidade solidária, não apenas entre os povos, mas também entre as gerações — inclusive aquelas que ainda não existem. Esse parágrafo da Carta de Veneza coloca questões muito interessantes.

É importante entender também que a Carta de Veneza vem de uma linha de pensamento sobre preservação na Europa que vinha desde o começo do século XX: a atribuição de sentido aos bens culturais. Os bens culturais não eram vistos como tendo um valor intrínseco, imanente, mas sim como portadores de valor atribuído por uma dada sociedade num dado presente histórico. Essa é uma construção que vem desde Alois Riegl, no começo do século XX, e seu texto de 1903. Esse é um dado relevante para entender que a Carta de Veneza não é tecnicista, nem trata o monumento como algo que possui valor em si e por si. O valor é atribuído por uma sociedade em um determinado momento.

Outro ponto que merece destaque — e que evidencia como a carta acerta na redação, embora muitos não percebam suas implicações — é o modo como o documento aborda as definições no artigo primeiro, ao mencionar a noção de *Monumento Histórico*, que não é uma constante cultural. *Monumento* é uma constante cultural — ou seja, existe em todos os grupos humanos, em todas as culturas ao longo da história da humanidade. *Monumento Histórico*, não. A Carta de Veneza está enunciando seus próprios limites já no primeiro artigo ao direcionar-se aos *Monumentos Históricos*, mas entendidos de modo alargado: que compreendem não apenas a criação isolada, mas o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Isso é importantíssimo: estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que adquiriram com o tempo

17 GASPERINI. Giancarlo. Monumentos: tema de debate em Veneza. Revista Arquitetura, nº 27, set. 1964, p. 15-21.
18 PANE, Roberto. Conférence introductive. In: ICOMOS. Il monumento per l'uomo. Atti del II Congresso Internazionale del Restauro. Venezia 25–31 maggio 1964. Padova: Marsilio, 1971, p. 1-12.
19 ICOMOS. Carta Internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios (Carta de Veneza, 1964). II Congresso internacional de arquitetos e de técnicos de monumentos históricos, Veneza, 1964, p.1.
20 Ibid.

uma significação cultural. Não se trata, portanto, da noção de monumento no sentido que a palavra adquiriu ao longo do século XVIII e XIX, de obra grandiosa e isolada. A carta volta-se às propostas do Alois Riegl: obras, testemunhos do fazer humano com certa antiguidade, que não são necessariamente obras grandiosas, mas podem ser obras modestas que adquiriram com o tempo uma significação cultural.

Entender isso é muito importante. Não sei se vocês acompanharam o congresso do ICOMOS em Ouro Preto — a Assembleia Geral e o Simpósio Científico do ICOMOS em Ouro Preto, em novembro de 2024 —; em várias conferências, inclusive na conferência de abertura, houve uma equiparação da Carta de Veneza à política do Patrimônio Mundial da Unesco. A política do Patrimônio Mundial da Unesco é baseada no valor universal excepcional. No estabelecimento das diretrizes para o patrimônio mundial, os representantes dos Estados Unidos tiveram um papel importantíssimo, trazendo as premissas adotadas pelo *National Park Service*. A Carta de Veneza não é baseada na excepcionalidade, tendo concepção totalmente diversa daquela do Patrimônio Mundial da Unesco. Cabe lembrar que das 61 delegações de países presentes no evento de Veneza, apenas uma delegação não assinou a carta: justamente a dos Estados Unidos.

É preciso ter em mente que a Carta de Veneza não se equipara à política do Patrimônio Mundial. Além disso, as questões são diferentes. A Carta de Veneza tem valor indicativo, a ser interpretado conforme as realidades culturais e normativas de cada lugar, enquanto a estruturação do Patrimônio Mundial é vinculante. Quem assina a Convenção do Patrimônio Mundial tem que seguir aquela convenção; isso é muito diverso da Carta de Veneza que não vincula um Estado a segui-la. Ela deve ser reinterpretada e pode fazer parte da construção normativa dos países, mas não tem um efeito vinculante. Para quem se interessar, aconselho a leitura da tese[21] e do capítulo[22] da Rosane Piccolo Loretto sobre autenticidade e integridade no sistema do Patrimônio Mundial.

Retornando ao problema anterior, é importante ter em mente que a Carta de Veneza se refere ao *Monumento Histórico*, e não a qualquer *Monumento.* Do ponto de vista etimológico, *Monumento* é qualquer elemento de rememoração feito para celebrar fatos, pessoas, crenças etc e existe em todos os grupos humanos ao longo da história — todas, sem exceção. *Monumento Histórico* é uma construção que vem do renascimento, não sendo uma constante cultural. Está associado a uma concepção de tempo ancorada na noção de ruptura entre passado e presente e de linearidade temporal, de origem judaico-cristã. Para nós, isso é algo quase introjetado, mas não é sempre assim. Essa noção é distinta da noção prevalente de circularidade do tempo em determinadas culturas, nas quais a ênfase está nos aspectos cíclicos. Nos *Monumentos Históricos*, a ênfase está no tempo que não volta atrás — e daí o interesse pela preservação da matéria como transformada pelo tempo.[23] Vejam que a Carta de Veneza não é universalizável, porque ela se volta aos *Monumentos Históricos* e não a todo e qualquer elemento que seja de interesse da preservação; no entanto, tem relações com muitas culturas que possuem essa percepção cultural de linearidade do tempo — como parte significativa das nossas expressões culturais de interesse para a preservação.

21 LORETTO, Rosane Piccolo. As [des]venturas da integridade no Patrimônio Mundial, 2016. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
22 LORETTO, Rosane Piccolo. A autenticidade e a integridade no sistema do Patrimônio Mundial. In: SALVO, Simona (org.) Restauro e Patrimonio architettonico. Roma: Sapienza, 2024, p. 75-88.
23 [a]LE GOFF, Jacques. História e memória. Campinas: Editora Unicamp, 2013, p. 207-234. [b]CHOAY, Françoise. Sete proposições sobre o conceito de autenticidade e seu uso nas práticas do patrimônio histórico. Paranoá, [S. l.], v. 16, n. 35, 2024, p. 1-17.

Não vou discutir aqui os temas de autenticidade — sugiro, para tanto, os textos de Flaviana Barreto Lira[24] —, mas é importante entender que a noção de autenticidade da Carta de Veneza está ligada à ideia de um tempo que não volta atrás. Isso não significa que bens que são refeitos ritualmente, como os templos de Ise, no Japão — os templos Shinto de Ise —, não tenham importância, pelo contrário. Significa que a Carta de Veneza não é aplicável a eles, porque eles vêm de outra noção de tempo e de relação com a matéria. É fundamental entender essas diferenças conceituais para evitar interpretações equivocadas que resultam na afirmação de que a Carta de Veneza não é válida porque está censurando o refazimento ritual dos templos de Ise. Não. Ela não se aplica a eles e a própria carta está dizendo isso, porque eles são *Monumentos* e não *Monumentos Históricos*. Apesar de não ser universalizável, se for lida de maneira inteligente, a carta pode ser utilizada de modo crítico, mesmo em relação a expressões cíclicas, pois ela incita a indagar em profundidade o papel da matéria na manifestação cultural.

A Carta de Veneza tem conjuntos de artigos. O primeiro bloco, o das definições: o artigo 1º sobre a noção de *Monumento Histórico* ampliada; o 2º, em que se afirma que a conservação e a restauração reclamam a colaboração de todas as ciências e técnicas; e o artigo 3º; que visa a salvaguarda tanto da obra de arte quanto do testemunho histórico. Enfatizo que não se trata de obra de arte no sentido literal e restritivo, por se referir àquilo que está definido no artigo 1º; ou seja, está tratando da configuração e dos aspectos documentais dessas obras.

Quando na carta se afirma que a conservação e a restauração são uma disciplina que "reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas", esse *todas* deve ser tomado no sentido literal, abrangendo inclusive disciplinas e técnicas que ainda não existiam naquele momento, por se relacionar a obras e processos de atribuição de sentido que estão em constante transformação. Lemaire enfatizava que a articulação de disciplinas não era apenas uma escolha, mas um dever moral absoluto.[25] Logo depois do Congresso de Veneza, houve um grupo que quis criar uma associação chamada ICARMO restrita a arquitetos e engenheiros, um contrassenso em relação à Carta de Veneza (artigo 2º) e ao próprio Lemaire, o relator da carta, que era historiador da arte, por exemplo.

A noção de restauro, presente desde o preâmbulo, está ancorada numa concepção interdisciplinar e dinâmica dos bens culturais, entendidos como testemunhos em permanente transformação — uma visão nada estanque. O dinamismo está na carta, pois as disciplinas mudam, a noção de bem cultural muda, a atribuição de valor muda. A carta é um documento dinâmico, que não deve ser lido de maneira engessada.

Esse não-engessamento está presente na conferência de abertura do congresso, de Roberto Pane[26], por exemplo, que fala de todas as disciplinas — e cita literalmente fatores psicológicos — e, em textos posteriores dele mesmo, em que aborda a instância psicológica. Ele articula psicologia e fatores psicossociais no âmbito da conservação e do restauro. Além disso, Pane também discute exceções. Isso é importante para entender o quanto a Carta de Veneza é aberta, e o quanto ela não é dogmática nem compostas de "regras". Ele menciona o caso de Varsóvia: "Naturalmente, no entanto, dizer, contra tudo e todos, que nossas experiências culturais deveriam ter-se imposto,

24 LIRA, Flaviana Barreto. Patrimônio cultural e autenticidade: montagem de um sistema de indicadores para o monitoramento. 2009. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Recife, 2009.
25 LEMAIRE, Icomos: un regard en arrière, un coup d'œil en avant.
26 PANE, Conférence introductive.

mesmo a custo de esquecer as circunstâncias excepcionais que definiam nossa história atual, não teria nenhum sentido".[27] Em casos excepcionais, aquilo que está sendo enunciado precisa ceder espaço para outros parâmetros, para que as comunidades possam se refazer do ponto de vista psicossocial em casos excepcionalíssimos, como o de Varsóvia. Mas ele próprio, no caso da sua Nápoles (Itália), mesmo com bombardeios, traumas de guerra e incêndios, para a igreja de Santa Clara preconizava o respeito pelos aspectos documentais e formais, e não uma reconstrução do estado anterior que havia desaparecido. Percebam que as exceções se voltam realmente a poucos casos; mas a Carta de Veneza admite exceções e contribui para guiar projetos.

Ao ser interpretada para questões projetuais, a Carta de Veneza foi frequentemente maltratada. Lemaire comentava sobre os abusos[28] de interpretação: o respeito pelo documento e pela obra estratificada exigido pela carta, cede lugar a uma decomposição do artigo 9º em duas partes, desvinculado do restante da carta. Assim, o artigo foi usado, por um lado, para justificar reconstruções hipotéticas, e por outro, para legitimar uma prevalência absoluta da intervenção contemporânea, mas não é isso que a carta propõe. O artigo 9º deve ser lido de modo articulado com o documento como um todo — especialmente com os outros artigos voltados à restauração, que afirmam a necessidade de respeitar as contribuições válidas de todas as épocas, que alertam para não se buscar uma unidade de estilo, que determinam que novos elementos devem se integrar harmoniosamente ao conjunto sem falsificar a obra, e que os acréscimos devem respeitar todas as partes de interesse. Não se pode extrair um artigo, aplicá-lo como regra ou fragmentá-lo, conforme conveniências. Infelizmente, isso aconteceu e acontece com frequência.

No entanto, também existem muitos bons exemplos de uso da Carta de Veneza — inclusive para o patrimônio industrial e diferentes tipologias patrimoniais. Exemplos interessantes podem ser vistos no *Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione*, que continua ativo e busca justamente promover uma relação propositiva e respeitosa entre o projeto do novo e o existente, seja em obras conservativas, seja naquelas em que são inseridos novos elementos. Existem muitos projetos interessantíssimos. Próximo de nós, podemos citar o edifício do IAB em São Paulo, ou a proposta desenvolvida por Helena Ayoub, Arquitetos Associados e SIAA para a Estação de Mairinque. Esse complexo ferroviário é de 1906, projeto do arquiteto Victor Dubugras, inovador tanto do ponto de vista formal quanto técnico-construtivo. A obra está atualmente bastante degradada. A intervenção proposta considera a relação da estação — que é uma estação em ilha — com a cidade, e propõe mudanças que, sim, envolvem destruição, mas de forma justificada, para promover a integração e a reinserção da obra na vida urbana contemporânea. Eu torço para que esse projeto se concretize e espero que o financiamento se efetive, pois a estação está em um estado cada vez pior.

A Carta de Veneza nos convida a olhar para o ambiente como um todo, para a articulação da obra com a cidade. Ela literalmente faz esse chamado — e isso foi amplamente discutido durante o congresso. Do ponto de vista da formulação textual, especialmente no que diz respeito à escala urbana e aos sítios monumentais, o documento teve um enunciado muito sintético. Esse tema aparece timidamente nos artigos 6, 7 e 8, e mais explicitamente no artigo 14, mas a redação é tão concisa que se tornou de difícil interpretação. Embora já estivesse presente nas discussões da conferência de abertura do Pane, que afirmava que "o ambiente não é um acessório, mas sim a própria vida e a respiração da obra que queremos tutelar"[29]; questão também retomada no relato de Gasperini sobre o evento de Veneza, ao discutir as relações monumento-sociedade e monumento-ambiente[30], o texto final não refletiu esse debate de forma evidente.

Pouco tempo depois, os próprios autores perceberam essa limitação. Lemaire e Gazzola, que participaram da redação da carta, propuseram adendos já na sequência, que só seriam consubstanciados mais tarde, especialmente na década de 1980.[31] Ambos estiveram envolvidos em muitas das reuniões subsequentes do Comitê Técnico do Conselho da Europa — hoje em dia, União Europeia — e também em simpósios voltados à reabilitação do patrimônio, pensando-o em uma escala ampla e complexa.[32] Esses simpósios resultaram no Ano Europeu do Patrimônio, em 1975, e na Carta e Declaração de Amsterdã, do Conselho da Europa, que tratam da questão da escala urbana e territorial.

O ICOMOS incorporou isso lentamente. Lembrando que o próprio Lemaire, Gazzola e Pane trabalhavam com essas questões de escala e ambiente. Lemaire desenvolvia isso também na prática. Em paralelo às discussões de Veneza e do Ano Europeu do Patrimônio, atuou tanto na restauração do Conjunto do Beguinage[33], na cidade de Leuven, quanto na criação de uma cidade nova, *Louvain-la-Neuve*, motivada pelo cisma, ou seja, pela divisão linguística que houve na Bélgica. Articulou, de fato, equipe multidisciplinar, com arquitetos, engenheiros, sociólogos, economistas, arqueólogos, etc.

Nas reuniões sucessivas e cartas subsequentes do ICOMOS, o objetivo não foi o de substituir a Carta de Veneza, mas de fazer documentos integrativos e de aprofundamento, além de incorporar novos temas. Depois da Carta de Veneza, o Icomos trabalhará com as cidades na Carta de Washington (1987) e, depois, nos Princípios de Valletta (2011) — revendo aspectos, mas não no sentido de negar ou declarar superadas as discussões realizadas até então. Esses documentos sempre se apoiam no anterior. Eles se baseiam em e não negam o documento precedente, mas abordam questões que emergem e têm caráter de complementação e integração de conteúdos. Na Carta de Washington, por exemplo, as cidades aparecem como "expressões materiais da diversidade das sociedades", que exprimem "valores próprios das civilizações urbanas tradicionais", além de inserir a preservação numa política coerente de desenvolvimento econômico e social, considerada no planejamento físico e territorial. Esses elementos não estão enunciados na Carta de Veneza, mas a Carta de Washington parte dela e aprofunda essas questões. A Carta de Washington afirma ser necessário evitar o dogmatismo, promover estudos multidisciplinares — nomeando as disciplinas —, e pensar o plano jurídico-administrativo e financeiro. Tudo isso aparece também nos Princípios de Valletta, em que são evidenciados explicitamente os valores naturais e humanos, tangíveis e intangíveis, as questões de gestão, de estratégia, com ênfase também no papel da pluridisciplinaridade e da colaboração.

27 PANE, Conférence introductive, p.7-8.
28 LEMAIRE, Icomos: un regard en arrière, un coup d'œil en avant
29 PANE, Conférence introductive, p.7.
30 GASPERINI, Monumentos: tema de debate em Veneza.
31 HOUBART, Claudine. Deconsecrating a doctrinal monument. Raymond M. Lemaire and the revisions of the Venice Charter. Change over time, n. 4.2, 2014, p. 218-243.
32 HOUBART, Claudine. Raymond M. Lemaire (1921-1997) and the Conservation of the Ancient City: Historical and Critical Study of his Belgian Projects in International Perspective, 2015. Tese (Doutorado) – Faculty of Engineering, Katholieke Universiteit Leuven, 2015.
33 HOUBART, Claudine. The Great Beguinage of Leuven: an early challenge for the Venice Charter. Opus, Pescara, n. 2, 2018, p. 105-128.

Analisar essa construção sucessiva e coletiva do ICOMOS, e a própria estrutura desses documentos, é muito interessante. Sugiro que vocês examinem esses documentos, pois questões importantes emergem, como a abertura à escala urbana e territorial, à questão energética e ambiental, que aflora de forma expressiva em Valletta. Também aparecem discussões sobre patrimônio industrial em documento específico sobre o tema, como aquele formulado em conjunto pelo ICOMOS e TICCIH. É interessante ver esse percurso, que nunca nega a Carta de Veneza: parte dela e aprofunda diversas questões.

A necessidade de uma leitura cuidadosa da carta é tema de suma relevância, que tem sido amplamente estudado por Claudine Houbert.[34] Ela levanta uma hipótese de que, justamente por causa das deformações que foram feitas na interpretação do documento — inclusive a que vimos no Congresso de Ouro Preto —, talvez nós devêssemos reescrever a carta para traduzir melhor o espírito de quem a criou. Eu concordo com a base da crítica feita por ela, mas não acredito que deveríamos reescrever uma carta — nem mesmo fazer uma versão atualizada, uma "tradução", da carta para a contemporaneidade. Entendo que a Carta de Veneza é o que é, e assim ela deve permanecer, mas deve ser lida, sempre, de modo historicamente circunstanciado.

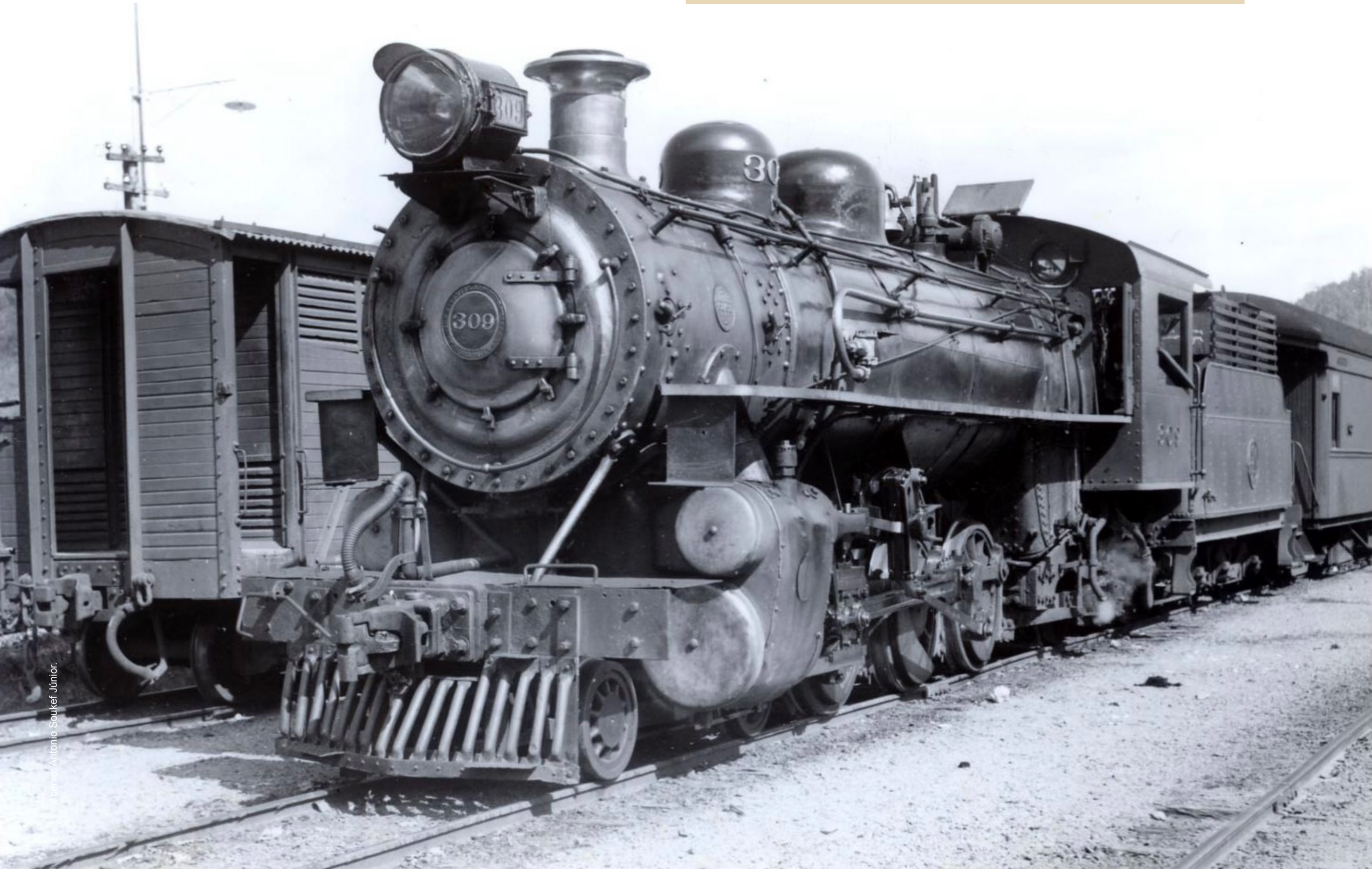
Retomo o Lemaire, que afirmava que o sucesso alcançado pela carta prejudicava uma aproximação crítica a ela.[35] Ou a Carta de Veneza é vista como regra, ou é tida como superada. Mas, se lermos a carta justamente como Lemaire propõe, de modo crítico — sempre a partir de uma aproximação crítica e circunstanciada —, ela se revela como a base deontológica que é, e não como receita. Se entendermos a Carta de Veneza como parte de um percurso, conseguimos compreendê-la de modo muito mais interessante.

A Carta de Veneza é um documento importantíssimo na construção do campo disciplinar da conservação e do restauro, mas não é um documento completo, nem perfeito — até porque não existem documentos completos e perfeitos. E o fato de ser importante não a exime de críticas. Pelo contrário, ela foi feita para ser criticada. Criticada não no sentido de "falar mal", mas de ter uma aproximação circunstanciada, de entender seus limites. É necessário entender quando, como e por que ela foi feita, e lê-la de uma maneira historicamente informada.

Na atualidade, ela ou tem sido lida de maneira redutora e equivocada, ou tem sido julgada com base nessas leituras redutoras, e não pelo seu conteúdo. Sugiro que voltemos à lição de Lemaire[36] e leiamos a Carta de Veneza como parte de um processo, como ponto numa trajetória e não como causa, início ou finalização de um percurso. A carta estabelece bases, mas é suficientemente aberta para que o caminho possa ser trilhado com largueza de espírito e com expansão – sempre circunstanciada – para questões atuais. Com consciência de que a carta não resolve as questões; ela ajuda a problematiza-las em profundidade para uma tomada de decisões fundamentada. A pergunta jamais deve ser o que a Carta de Veneza faria, pois ela não faz nada. O questionamento a ser feito é: se procurarmos analisar essas questões a partir das lentes que a Carta de Veneza oferece, o que é possível ver? O que é iluminado e o que fica na sombra? Desse modo, ela simultaneamente ajuda a ver coisas e a evidenciar outras por suas omissões. É assim, sempre de modo crítico e fundamentado que nós deveríamos nos aproximar dela e de todo e qualquer instrumento teórico e não neles buscar uma saída fácil, nem buscar um substituto cada vez que as questões mudam, pois elas mudam o tempo todo. É necessário trabalhar a partir de uma visão histórica e de modo complexo com as ideias do campo. É com esse espírito que a carta mostra sua pertinência e atualidade.

Encerro por aqui, e podemos agora prosseguir com perguntas e debates. Obrigada.

34 HOUBART, Deconsecrating a doctrinal monument.
35 LEMAIRE, Icomos: un regard en arrière, un coup d'œil en avant.
36 Ibid.



Acervo Antonio Soukef Júnior.

(RE) VER ALÉM DA PÉROLA BARROCA
A Estrada de ferro Central do Brasil e seu papel indutor na urbanização da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil

(RE)VIEW BEYOND THE BAROQUE PEARL
The Central do Brasil Railway and its inductive role in Ouro Preto's urbanization, Minas Gerais, Brazil

Débora da Costa Queiroz[1] e Mariana Chaves Monti Souza[2]

Resumo
O presente artigo pretende trazer uma reflexão crítica sobre o apagamento da memória industrial e ferroviária na cidade de Ouro Preto, Minas Gerais. Parte-se da hipótese que a expansão territorial de Ouro Preto se estabeleceu através da relação dialética entre construção e destruição, em que momentos da história são supervalorizados em detrimento do esquecimento de outros, como o caso do apagamento da memória do patrimônio cultural ferroviário O objetivo geral é apresentar os processos de desenvolvimento industrial oriundos da expansão ferroviária e de urbanização dos distritos do município de Ouro Preto do século XIX, à luz do método histórico. A metodologia adotada consistiu na revisão de literatura acerca do patrimônio ferroviário, análise documental e historiográfica por meio das fichas de inventário de dossiês de tombamento dos bens culturais ligados à memória ferroviária. Finalmente, esperamos com este estudo contribuir para uma maior valorização e apropriação de bens culturais ainda pouco preservados.
Palavras-chave: patrimônio industrial, patrimônio ferroviário, preservação, urbanização brasileira.

Abstract
This article aims to provide a critical reflection on the erasure of industrial and railway memory in the city of Ouro Preto, Minas Gerais. It is based on the hypothesis that the territorial expansion of Ouro Preto was established through the dialectical relationship between construction and destruction, in which moments of history are overvalued to the detriment of the forgetting of others, as in the case of the erasure of the memory of the railway cultural heritage The general objective is to present the processes of industrial development arising from the railway expansion and urbanization of the districts of the municipality of Ouro Preto in the 19th century, in the light of the historical method. The methodology adopted consisted of a review of the literature on railway heritage, and documentary and historiographical analysis using the inventory sheets of landmark dossiers of cultural assets linked to railway memory. Finally, we hope that this study will contribute to a greater appreciation and appropriation of cultural assets that are still poorly preserved.
Keywords: industrial heritage, rail heritage, preservation, brazilian urbanization.

1 Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Turismo e Patrimônio pela Universidade Federal de Ouro Preto (2024). Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal Fluminense (2006).
2 Mestranda em Geografia. Instituto de Geociências. Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de São João Del-Rei (2022).

Introdução

Este estudo é resultado de discussões anteriores realizadas pelas autoras em seus estudos de mestrado, acrescidas de vivências práticas de ambas, atuando na gestão do patrimônio cultural na esfera municipal na cidade de Ouro Preto.

Inicialmente, reconhecemos que a cidade de Ouro Preto possui uma história riquíssima, comprovada por documentos históricos que relatam diferentes fatos que transcenderam o nível local. Justo por isso, foi uma das primeiras cidades brasileiras a ser tombada pelo Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1938. Também foi a primeira cidade brasileira a receber o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, pela UNESCO, em 1980.

Porém, reconhecemos igualmente que há períodos da produção arquitetônica nesta cidade que são subvalorizados e pouco estudados, em detrimento da sobrevalorização do patrimônio edificado produzido no século XVIII (igrejas barrocas, edifícios monumentais e casarões geminados). Conscientes da importância de superar esta lacuna, trazemos para este estudo um recorte cronológico referente ao período de maior expansão ferroviária e, por consequência, de urbanização de alguns distritos do município de Ouro Preto do século XIX.

A hipótese aqui defendida é que Ouro Preto é a expressão de uma relação dialética entre **construção e destruição**, entre a **sobrevalorização** do Distrito-sede como materialidade do barroco nacional e o **apagamento** de outras camadas do tempo, como é o caso da memória ferroviária na cidade.

O objetivo geral deste artigo é analisar os processos de desenvolvimento industrial e urbano que ocorrem a partir da chegada da ferrovia na cidade de Ouro Preto, correlacionando-os com a produção arquitetônica deste período. Ademais, buscamos refletir sobre a subvalorização deste acervo que se constitui como patrimônio cultural ferroviário, ainda tal negligenciado nesta cidade. Finalmente, pretendemos problematizar questões referentes aos processos de apagamento das memórias de grupos subalternizados do patrimônio ferroviário promovido pelo enviesamento das políticas públicas de preservação local. Sobre esta relação imbricada afirma Meneguello (2011, p. 1819):

> O patrimônio industrial está definitivamente inscrito como um campo de pesquisa e atuação que atinge, simultaneamente, a memória do trabalho, o estabelecimento e proteção de acervos e a presença das edificações industriais na trama urbana.

Como metodologia de pesquisa, foi adotado o estudo de caso de dois exemplares tipológicos da arquitetura ferroviária reconhecidos como bens culturais na cidade: o Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier e a estação ferroviária de Rodrigo Silva.

Os procedimentos metodológicos consistiram na revisão de literatura acerca do patrimônio ferroviário, seguida de análise documental e historiográfica a partir das fichas de inventário de dossiês de tombamento dos bens culturais relacionados à expansão ferroviária em Ouro Preto, Minas Gerais.

Este artigo está estruturado em quatro tópicos. No primeiro, apresentamos uma revisão historiográfica sobre os períodos da expansão ferroviária no território brasileiro, correlacionando, em seguida, estas fases com a nacional, regional e municipal, a **saber: a chegada da ferrovia no Brasil (em quatro períodos entre os anos de 1835 a 1957), a chegada da ferrovia no estado de Minas Gerais de** 1871 a 1890 e

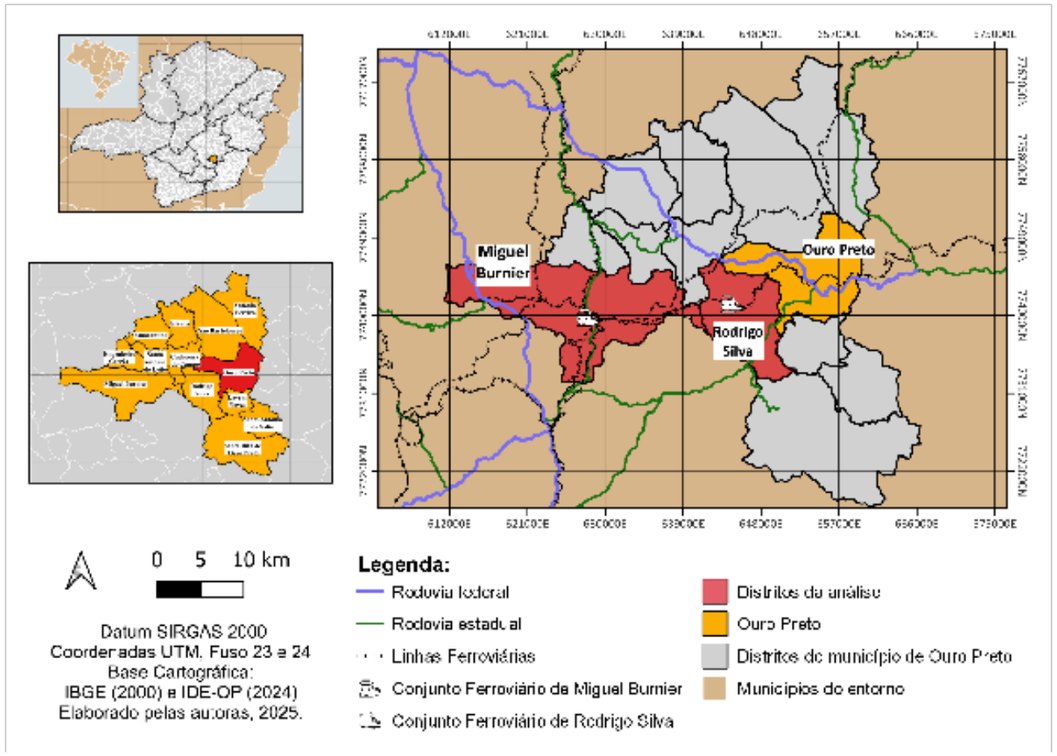


Figura 1 - Mapa de localização de Ouro Preto e distritos juntamente com a demarcação dos distritos e bens culturais analisados. Base Cartográfica: IBGE (2000) e IDE - OP (2024). Autor: Elaboração própria, 2025.

a sua instalação no município de Ouro Preto (1887). No segundo tópico, realizamos uma breve análise tipológica dos conjuntos ferroviários de Miguel Burnier e Rodrigo Silva, considerando suas dinâmicas socioespaciais. Finalmente, no último tópico trazemos uma reflexão sobre a ausência da preservação do patrimônio industrial e, consequentemente, o apagamento das memórias dos grupos operários.

Com este estudo, esperamos demonstrar a potencialidade do patrimônio cultural de Ouro Preto, reforçando a sua diversidade socioterritorial. Por sua excepcionalidade espacial, o sítio urbano encravado nas montanhas mineiras, pode ser considerado um território *sui generis*[3] na América latina.

Recorte geográfico

O território municipal tem uma área de 1.245,86 km², sendo composto por 12 distritos, além do Distrito-sede, a saber: Amarantina, Antônio Pereira, Cachoeira do Campo, Engenheiro Corrêa, Glaura, Lavras Novas, Miguel Burnier, Santa Rita, Santo Antônio do Leite, Santo Antônio do Salto, São Bartolomeu e Rodrigo Silva (Figura 1).

Em linhas gerais, é possível categorizar a ocupação dos distritos em três grupos: 1) o primeiro - colonial, cuja ocupação majoritariamente se dá pela exploração do ouro de aluvião nos córregos, formado pelos distritos de Cachoeira do Campo, São Bartolomeu, Glaura (Casa Branca), Amarantina, Antônio Pereira, Lavras Novas; 2) Um segundo grupo, cuja ocupação toma vulto no século XIX pela atividade comercial e agricultura: Santa Rita de Ouro Preto, Santo Antônio do Salto, Santo Antônio de Leite, apesar dos três também terem núcleos fundacionais ocupados no século XVIII, só tomaram impulso no século XIX; 3). E o último grupo, cuja ocupação se intensifica no século

3 A etimologia da expressão, de origem latina, *sui generis*, refere-se a algo único, singular. O geógrafo Francisco Capuano Scarlato, em seu artigo em que defende a excepcionalidade de Ouro Preto, enquanto experiência urbana no Brasil rural (Scarlato, 1996).

XIX, em consequência da presença da ferrovia (com marcante presença de arquitetura ferroviária e vilas operárias): Rodrigo Silva, Miguel Burnier, Engenheiro Corrêa. Este terceiro grupo se apresenta como objeto de nossa discussão.

Síntese historiográfica: Chegada, expansão e declínio da ferrovia no Brasil

O trem que leva minas tem fogo na caldeira
Fumaça no cangote, tem lenha na fogueira
Tem gosto de ferrugem, têm cheiro de ciranda
De moças na janela por todas quinze bandas
Sonhas não tem limites, nem placas “proibido”
Lá vai o trem mineiro audaz e atrevido
Se não vale do aço, vale do rio doce,
Como se a vida fosse
Um viajar…
(Newton Baiandeira)[4]

Neste primeiro tópico, pretendemos abordar sucintamente o surgimento da ferrovia no contexto europeu priorizando a chegada da ferrovia no Brasil, considerando as fases da sua expansão, conforme literatura consolidada na temática, buscando trazer correlações do patrimônio ferroviário com a realidade concreta dos territórios em análise.

O trem está entranhado na identidade e na alma do mineiro, tanto que está inserido no vocabulário. Entretanto, o sistema de transporte idealizado para ser do futuro hoje em muitas cidades mineiras é um componente do passado, podendo ser considerado como uma rugosidade[5] a partir da abordagem miltoniana, ou seja, uma infraestrutura de um ciclo econômico passado.

Dessa forma o trem se consolidou como um grande marco simbólico para a identidade cultural de Minas Gerais, conforme Silva (2021)[6] elucida:

> No coração do mineiro, ficou o trem, onde os trilhos são as veias. **O trem para o mineiro é tudo e tudo é trem para o mineiro**, de tão importante que foi para a economia, emoções, sensações, esperanças e na identidade do povo mineiro (Silva, 2021, grifos nossos).

O surgimento da história da ferrovia se deu no contexto europeu a partir da Revolução Industrial na Inglaterra no século XIX, propiciando o desenvolvimento da produção de mercadorias em larga escala nas indústrias em contraponto ao modo artesanal de produção das manufaturas e, consequentemente o imperialismo econômico se baseia na dominação e conquista dos países emergentes (Carmo, 2014; Harvey, 2016). Em 1830, é inaugurada a primeira ferrovia de natureza pública que ligava Liverpool e Manchester, idealizada por George Stephenson, responsável por “transportar cargas e

4 Trecho da canção denominada “O trem que leva Minas”. Disponível em: https://www.letras.mus.br/newton-baiandeira/o-trem-que-leva-minas/. Acessado em: 30 nov. 2024.
5 Conforme Milton Santos (2006, p. 25–26), “as rugosidades não podem ser encaradas como heranças físico-territoriais, mas também como heranças socioterritoriais ou sociogeográficas”. Ainda segundo Santos (2006, p. 26) podemos chamar de rugosidade “ao que fica do passado como forma, espaço construído ou paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares”.
6 Matéria: O começo e o fim das ferrovias em Minas Gerais, escrita pelo jornalista Arnaldo Silva em colaboração com o engenheiro Manoel Geraldo Costa. Disponível em: https://ferroviavezevoz.com/2021/08/29/o-comeco-e-o-fim-das-ferrovias-em-minas-gerais/. Acesso em: 25 nov. 2024.

passageiros, que marcou efetivamente o início da era ferroviária" (Ribeiro, 2020, p. 3). No contexto nacional, o marco inicial da chegada das ferrovias no Brasil é o período imperial. Em 1852, Dom Pedro autoriza as companhias europeias a construírem ferrovias em todo o território brasileiro, a partir de subsídios, por meio da garantia de juros. Assim, a expansão ferroviária surge para atender à exportação, a partir da dependência do capital estrangeiro, se expandindo significativamente na década de 40 do século XX, corroborando para as desigualdades regionais (Carmo, 2014; Queiroz, 1999; Santos e Silveira, 2006).

Na historiografia brasileira, há diferentes periodizações referentes ao desenvolvimento da ferrovia no Brasil, a primeira ocorreu por Pinto (1977), em que se estruturava a partir de quatro momentos sendo **primeiro período de 1835-1852** caracterizada por iniciativas incipientes, **o segundo período de 1835-1852** marcado pela concessão ferroviária com garantia de juros, o **terceiro período de 1880-1892** se instaura com as estradas com prevalência de zona sem a garantia de juros, e por último o **quarto período se estabelece a partir de 1892** é consolidado pela liberdade de regime e desenvolvimento pleno da indústria ferroviária independente do Estado (Ribeiro, 2020). Sobre o primeiro período relata-nos Grandi (2022, p. 109):

> (...) entre as décadas de 1830 e 1840, o Estado brasileiro, por meio de sua classe política, passou a discutir de modo cada vez mais frequente projetos e planos com o intuito de adensar e expandir a rede viária nacional, ao reconhecer a importância de se estabelecer um sistema de transportes que pudesse garantir maior unidade inter-regional e viabilidade econômica às diversas regiões produtoras do país.

Enquanto a primeira periodização priorizava a dependência econômica com o capital estrangeiro, é possível destacar uma classificação mais recente proposta por Anna Finger (2013), em que mantém os quatro momentos, mas com períodos diferentes por considerar o processo de industrialização brasileira, conforme Silva (2019, p. 20):

> o primeiro momento (1852-1873) marcado pela exportação agrícola e mineradora e pelas concessões para o capital estrangeiro, o segundo (1874-1889) como a necessidade de articulação territorial e a expansão da malha, o terceiro (1889-1919) marcado como o impulsionador da industrialização e pela presença das grandes companhias e o quarto (1919-1957) pelo sucateamento da ferrovia (Finger, 2013, p. 37).

Neste primeiro momento, tem-se a primeira iniciativa exitosa, a Estrada de Ferro Dom Pedro II que partiria do Rio de Janeiro em direção às províncias de São Paulo e Minas Gerais. Esta ferrovia é resultado do investimento feito por Irineu Evangelista de Souza, conhecido como Barão de Mauá, que não foi beneficiado pelos subsídios citados (Queiroz, 1999, p. 93).

Em 1865, o Governo Imperial fez a encampação da ferrovia, que foi rebatizada como Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) (Queiroz, 1999; Ribeiro, 2020). Coube também ao Império a partir de então realizar concessões por trechos.

No período republicano a expansão se manteve até 1930, quando atingiu 32.334 Km (Wickert, 2003, p. 29). O período intensificação da construção das ferrovias, de 1900 a 1940, consolida a hegemonia do estado de São Paulo financiada pela economia cafeeira a partir do estabelecimento de portos, propiciando a integração territorial, uma vez que: "a ferrovia foi o grande elo de ligação entre a urbanização do litoral e do interior" (Scarlato, 1996, p. 429 apud Grimm, 2012, p. 39).

Tendo como fato histórico do final da década de 40 do século XX, o prolongamento da EFCB para outras regiões como Bahia, São Paulo e Minas Gerais, e futuramente no estado de Minas Gerais, tem-se o trecho Variante Barbacena-Carandaí que levou vinte e cinco anos para ser construído no período de 1950 a 1975 (Silva, 2019).

Dessa forma, há a consolidação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) por todo o território brasileiro, e em meados de 1957, há a aprovação da Lei n. 3.115 para estabelecer que esta rede deveria ser gerida pelo Governo Federal por meio do Ministério de Transportes, formado pelo conjunto de dezessete empresas. Sendo essas empresas denominadas como: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná - Santa Catarina e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (Nizzola e Carneiro, 2010).

Segundo Queiroz (1999, p.91-92), no ano de 1985 a extensão total de ferrovias no Brasil era de apenas 29.777 km, representando apenas 23,6% da distribuição percentual do total de transportes no país. Enquanto as rodovias ficavam com 53,6%.

A periodização da expansão ferroviária com enfoque no contexto do estado de Minas Gerais será detalhada no tópico decorrente.

A chegada da ferrovia em Minas Gerais (1871-1890)

Inicialmente, a construção das estradas de ferro estava relacionada ao processo de modernização do Império, alavancado a partir da segunda metade do século XIX, quando houve um maior desenvolvimento da economia, com investimentos na infraestrutura e na urbanização do Brasil.

Segundo Queiroz (1999, p. 93), "em 1855 começou-se a construir a Estrada de Ferro D. Pedro II, que partia do Rio de Janeiro e dirigia seus trilhos para as vizinhas províncias de Minas Gerais e São Paulo". Ainda segundo o autor (1999, p.93), as construções ferroviárias prosseguiram em ritmo crescente a partir de 1874. Deste ano até o final do regime imperial construíram-se, em média, 553 km por ano.

Se no primeiro período, com os investimentos feitos pelo capital privado, a expansão no território brasileiro foi modesta, tendo sido construídos apenas 735 km, no segundo período, a partir do investimento estatal, entre 1871 e 1890, o crescimento da rede ferroviária brasileira foi significativo, chegando a 9.830 Km. Um terço das ferrovias brasileiras foi construída no período imperial (Wickert, 2003, p. 29). Apesar do ritmo crescente do crescimento da malha ferroviária no território brasileiro, o desejado progresso das ferrovias tardou a chegar em Minas Gerais. Talvez pela topografia acentuada e pela ausência de acesso ao mar e "só em 1871, o governo provincial autorizou a construção dos primeiros caminhos de ferro" (Mantovani, 2007, p.39).

Citando alguns relatórios de presidência[7] de província, Mantovani (2007, p. 39) relata que as ferrovias cresceram sem planejamento na província mineira, “sem um sentimento de unidade, fazia-se necessário um plano geral que gerenciasse as concessões autorizadas, ‘em que sejam atendidos os mais importantes interesses’, e esses interesses eram os da província”. Portanto, as estradas de ferro foram criadas de forma aleatória, sem a presença de plano nacional de transporte que possibilitasse um bom funcionamento e, gerasse lucro (Mantovani, 2007).

O período de construção da EFCB em Minas Gerais foi bem extenso, tendo início em Chiador em 1869, chegando em 1947 no fim da linha tronco, com a estação de Monte Azul, totalizando quase 80 anos de expansão da malha. Destacamos aqui a estação do Chiador, que atualmente passa por um processo de restauração, como marco inicial da expansão ferroviária inaugurada em 27 de junho de 1869 e construída “com recursos do Império brasileiro em conjunto com companhias inglesas” (Souza; Ribeiro, 2018, p. 4), conforme os relatos de Souza e Ribeiro (2018, p. 4):

> A estação está localizada numa rota que contribuiu efetivamente para o desenvolvimento do país, a antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II era a linha que passa pelo local, através do ramal de Porto Novo do Cunha, ligando Minas Gerais ao estado do Rio de Janeiro. Tal rota foi a grande responsável pelo escoamento do café, principal produto econômico da virada do século XIX e XX.

Neste contexto, uma série de esforços foram empreendidos pela Assembleia Legislativa Mineira desde 1871, para a expansão ferroviária na província, resultando em nove concessões em menos de um ano, “sendo uma delas para ligar Ouro Preto até a Estrada de Ferro Dom Pedro II, o que abriria um caminho rápido interligando a capital de Minas Gerais com a do Império, o Rio de Janeiro[8] (Mantovani, 2007, p.46).

No próximo tópico veremos como ocorre a expansão ferroviária em Ouro Preto e sua direta relação com a urbanização dos distritos.

A Estrada de Ferro Central do Brasil e a urbanização dos distritos de Ouro Preto, Minas Gerais (a partir de 1873)

Como vimos no capítulo anterior, a relação entre extração mineral, urbanização e infraestrutura de transporte sempre foi marcante na história de Minas Gerais. A antiga Vila Rica, que no século XVIII era capital de Minas Gerais, mantinha fortes relações políticas e socioeconômicas com a capital, Rio de Janeiro e utilizou-se de um conjunto de estradas, que mais tarde seriam denominadas como “Estrada Real, para escoar o ouro retirado de suas minas e mundéus, cujo ápice da produção se deu entre 1735 e 1740.

No século XVIII, a exploração aurífera orientou o processo de urbanização[9] dos antigos arraiais. Já no século XIX, o minério de ferro passou a desempenhar papel central na formação urbana de alguns distritos de Ouro Preto. Enquanto no ciclo do ouro as conexões entre localidades ocorriam por rotas árduas que ligavam Minas Gerais a outros estados, a Revolução Industrial, no século XIX, possibilitou a redução dessas distâncias, com o trem de ferro substituindo os antigos meios de transporte e ampliando significativamente a capacidade de escoamento de mercadorias (Souza, 2009).

Devido à importância de Minas Gerais para o desenvolvimento do Império, desde 1835 a ligação ferroviária entre Minas Gerais e Rio de Janeiro já constava nos planos gerais de integração norte e sul do território, conforme demonstra Mantovani (2007, p. 19):

> Em 31 de outubro de 1835, um decreto autorizava a concessão de privilégios para alguma companhia que se incorporasse com tal fim. Inspirados na atitude dos norte-americanos, tentou-se atrair capitais europeus encarregando o marquês de Barbacena para a realização de estudos das condições no mercado inglês e a criação de uma companhia que se responsabilizasse pelo empreendimento. Porém, essa primeira tentativa não teve resultados positivos, não conseguindo que a Inglaterra se interessasse em realizar os investimentos necessários.

Por conseguinte, no Plano Rebelo[10] de integração nacional, de 1838, já previa a chegada dos trilhos à cidade de Ouro Preto. Porém, foi apenas em 1855 que se conseguiu dar execução aos planos de construção da estrada de ferro, contratando um empreiteiro que seria responsável pela 1ª seção, sendo a linha da então Estrada de Ferro D. Pedro II inaugurada em 1858 (Mantovani, 2007, p.19).

Como já relatado no tópico anterior, o período de construção da EFCB em Minas Gerais foi bem extenso, tendo início em Chiador em 1869 e, em seguida, a expansão da Estrada de Ferro Dom Pedro II, por parte do império e as linhas que se conectavam a esta, foram induzidas pelo governo da província.

Neste período, a Imperial cidade de Ouro Preto vivia um processo de declínio em consequência da decadência da produção aurífera nas últimas décadas do século XVIII. Apesar de ser capital da província[11], a cidade vivia dificuldades para se modernizar aos moldes das ideias de urbanismo vigentes na Europa no século XIX, em que se abriam novas avenidas e bulevares. Sobre este período relata-nos Mantovani (2007, p. 14):

> A elite mineira via na ferrovia o propulsor que precisava para alavancar o desenvolvimento econômico que desde o declínio do ciclo do ouro ela via se esmaecendo até chegar à estagnação. A ferrovia, juntamente com o motor a vapor, e posteriormente, a eletricidade, foram os grandes responsáveis pelo desenvolvimento industrial dos países ao norte do Equador. Dessa forma, porque o de Minas Gerais deveria ser diferente? Convictos desse suporte teórico, os políticos mineiros começaram a legislar na esperança de promover as mudanças necessárias.

7 Relatório de Presidente de Província apresentado por Venâncio de Oliveira Lisboa em 01 de setembro de 1873, p.31.
8 Informações extraídas por Mantovani (2007) do relatório de Presidente de província apresentado por Venâncio José de Oliveira Lisboa em 01 de setembro de 1873, p.32.
9 Segundo Carvalho (2012, p. 124), a produção aurífera consistiu na exploração do ouro e das pedras preciosas com formação de arraiais e ocorreu no período de 1730 a 1750. Esta atividade propiciou o desenvolvimento da capitania mineira com destaque para o seu apogeu nas duas primeiras décadas, acompanhada pelo processo de urbanização.
10 O Plano Rebelo, elaborado em 1838 por José Antônio da Rocha Rebelo, propunha a integração do território brasileiro por meio de uma rede nacional de ferrovias. A proposta visava fomentar o desenvolvimento econômico, facilitar a circulação de mercadorias e fortalecer a unidade nacional. Antecipando ideias modernas de infraestrutura, o plano representou uma visão pioneira de planejamento estatal no Brasil imperial.
11 Segundo o IPHAN (2014), após a Independência do Brasil datado em 1823, Vila Rica recebeu de D. Pedro I o título de Imperial Cidade de Ouro Preto e tornou-se a capital da Província de Minas Gerais.

Figura 2 - Esquema ampliado do trecho da EFCB. Em destaque as estações localizadas no território de Ouro Preto. Fonte: Blog Estações ferroviárias do Brasil.

Em 1873, houve a primeira tentativa de viabilização do trecho ferroviário que conectaria Ouro Preto à Estrada de Ferro Dom Pedro II, através de concessão ao inglês George John Manders. Entretanto, "após 10 anos o concessionário não havia conseguido levantar os capitais necessários para começarem as obras" e abriria mão da concessão (MANTOVANI, 2007, p.55-56), levando ao governo provincial a demandar recursos para a construção do trecho, conforme detalha Mantovani (2007, p. 57):

> (...) a Câmara dos Deputados aprovara uma emenda da comissão de orçamento, que incluía o valor de 600:000$000 réis do orçamento da ferrovia D. Pedro II **para o prolongamento que a ligasse a um ramal em Ouro Preto (grifos nossos)**. Por uma portaria de 26 de Outubro de 1882, o Ministério da Agricultura ordenava à província que entregasse ao engenheiro-chefe responsável pela linha todos os papéis produzidos relativos ao ramal ouropretano.

Com a chegada do ramal de Ponte Nova, construído entre 1887 e 1888, Ouro Preto passou a "fazer parte de um seleto grupo de cidades do Brasil e do mundo que possuíam este moderno meio de transporte representativo do desenvolvimento mundial no século XIX'' (Mantovani, 2007, p. 58). O ramal de Ponte Nova acabou por ligar a localidade de São Julião (posteriormente Miguel Burnier) a Ouro Preto, até então capital da Província, que se ligaria ao Rio de Janeiro através das linhas férreas.

É possível observar a extensão da Estrada de Ferro Central do Brasil (Fig. 2)[12] (como passou a se chamar a Estrada de Ferro Dom Pedro II, após a proclamação da República) no ano de 1898, quando já se encontravam inauguradas, majoritariamente, as estações ferroviárias de Ouro Preto:

A ferrovia teve papel relevante no enfrentamento ao ostracismo que a cidade enfrentava e às tentativas de transferência da capital, que se concretizaram apenas após a proclamação da república. Coube à ferrovia o papel de revolucionar os meios de transporte de pessoas e mercadorias, mas também de trazer o impacto cultural e urbanístico, que é o objeto de análise neste artigo.

No próximo tópico, nos deteremos à discussão sobre o ramal de Ponte Nova e seu papel indutor no desenvolvimento das localidades de Miguel Burnier e Rodrigo Silva e a relação destas localidades com processos industriais.

12 Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/mapa_linhadocentro_mg.jpg Acesso em: 09 dez. 2023.

A importância do Ramal Ponte Nova no desenvolvimento das localidades de São Julião e Rodrigo Silva

Como já pudemos ver no tópico introdutório, a ocupação dos distritos de Ouro Preto pode ser categorizada em três grupos. Dentre estes, o nosso objeto de discussão, formado por localidades cuja ocupação se intensifica no século XIX, em consequência da presença da ferrovia (com marcante presença de arquitetura ferroviária e vilas operárias): Rodrigo Silva, Miguel Burnier e Engenheiro Corrêa.

Reforçamos, portanto, que a expansão das ferrovias em sentido a Minas Gerais significou um propulsor de desenvolvimento na região de Vila Rica, que vivia um período de ostracismo com o fim do ciclo do ouro. A partir de 1880, emerge uma nova dinâmica motivada pela notícia de que uma estrada de ferro cortaria a cidade imperial.

A localidade de São Julião, que já era reconhecida por seu potencial para extração de minério de ferro, tendo sido inaugurada ali, pelo barão de Eschwege[13], em 1811-1812, uma das primeiras indústrias de ferro do Brasil , a Fábrica Patriótica de São Julião[14]. Este feito conferiu à localidade importante papel na história da industrialização brasileira. A relevância deste exemplar do patrimônio industrial nos é relatada por Meneguello (2011, p.1824, grifos nossos):

> **o primeiro tombamento de exemplar de produção industrial, a Fábrica de Ferro Patriótica de São Julião, localizada nos arredores de Ouro Preto (...)**, ainda dentro do reconhecimento promovido pelos modernistas da imagem de patrimônio nacional associada às Minas Gerais e à riqueza proporcionada pela exploração do ouro; e da série de engenhos tombados na década de 1940, num momento de desagregação deste modo de exploração da cana-de-açúcar no nordeste brasileiro.

Ao contrário das localidades centrais de Ouro Preto, que viviam períodos difíceis com o declínio da exploração aurífera, a localidade de São Julião era reconhecida por seu potencial para extração de minério de ferro e, não foi por acaso, que a localidade recebeu a primeira estação ferroviária na cidade de Ouro Preto. Inaugurada em 1884, tendo sido posteriormente denominada Estação Ferroviária de Miguel Burnier, em homenagem ao engenheiro Miguel Noel Nascentes Burnier, que na época era presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Esta estação desempenhou papel fulcral no desenvolvimento do distrito, uma vez que se configurou como importante entroncamento ferroviário, pelo qual transitavam cargas e passageiros com destinos variados. Desde o começo da década de 1880 a região já vinha experimentando novo surto de crescimento com a construção da estrada de ferro, conforme demonstram documentos do Inventário de Patrimônio Cultural de Ouro

13 As tentativas de se estabelecer forjas de ferro em escala industrial no Brasil, especialmente na região sudeste, se deram durante o período do Brasil Joanino, quando a Corte Portuguesa aqui se fixou. Na segunda década do século XIX vários projetos concebidos em Minas Gerais e São Paulo foram tomando forma, com resultados desiguais, em geral, frustrantes. O primeiro projeto, em Minas Gerais, foi a Real Fábrica do Morro do Pilar, de produção muito breve e de construção demoradíssima; o seguinte, em São Paulo, a Fábrica de São João de Ipanema, de construção bastante onerosa para tão pouca produção e, finalmente, a Fábrica Patriótica ou da Prata, próxima a Congonhas do Campo, Minas Gerais, tendo obtido mais sucesso, em virtude de seu menor porte e melhor direção. (Eschwege, 1979, p. 669-670).

14 As ruínas desta fábrica foram tombadas pelo IPHAN em 30 de junho de 1938, sob o processo 0031-T-38, devido à relevância de tal sítio como marco na história da siderurgia do país. A fábrica Patriótica seria fechada em 1822, após a partida do Barão Eschwege para a Europa.

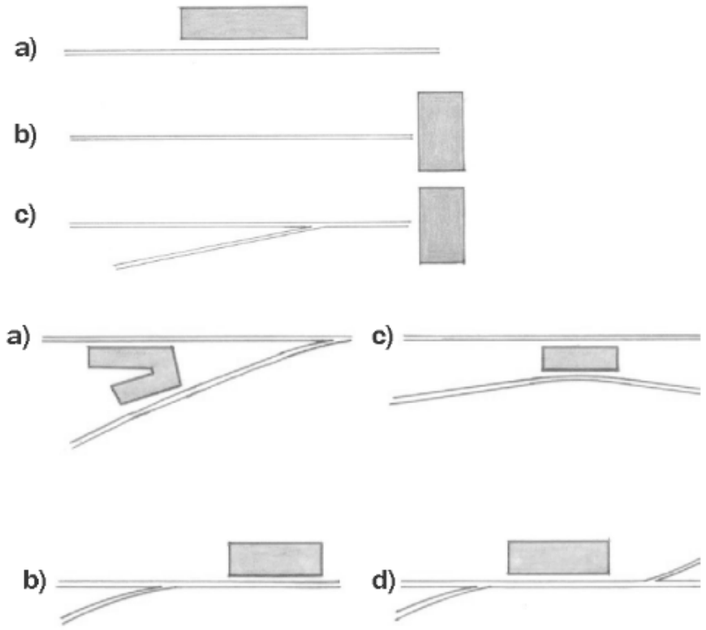


Figura 3 - Representação esquemática de formas de classificação de estações ferroviárias. 3a - Classificação das estações conforme a sua posição em relação às linhas: a) estações intermediárias; b) estações de ponto final; c) estações de retorno. 3b - Classificação das estações de entroncamento; b) idem; c) estação de contato; d) estação de cruzamento. Fonte: Wickert, 2003, p. 34.

Preto (2007)[15]:

> E nem só de minerar e fundir viveu o povoado: no dia 17 de junho de 1884 foi inaugurada a estação ferroviária de Miguel Burnier, quase cinco anos antes das de Rodrigo Silva e de Ouro Preto. Na época era diretor ferroviário o engenheiro Miguel Noel Nascentes Burnier, personagem que mais tarde daria nome ao distrito. Desde o começo da década de 1880 a região já vinha experimentando novo surto de crescimento com a construção da estrada de ferro. Em verdade, foi da estação de São Julião que partiram os trilhos rumo a Ouro Preto, posto que o plano principal, a espinha dorsal do projeto, era passar pelo local que é hoje Engenheiro Corrêa e Itabirito, indo sempre ao norte: a estrada de ferro de Ouro Preto, pois, é uma via secundária, um "afluente" nascido de bifurcação em Burnier, cuja construção agitou as Serras do Trino, Caxambu e Figueira, no último quartel do século XIX.

Pouco tempo depois, os recursos minerais da região e a situação privilegiada da localidade, confluíram para despertar o interesse do comendador Carlos da Costa Wigg, na área. Assim, em 1893, este ali instala a Usina Wigg, destinada à extração de minério de ferro e manganês, e à produção de ferro gusa. Tal empreendimento fez aumentar o povoado que ali já existia, aglutinando tanto os trabalhadores desta empresa quanto outras pessoas que para ali afluíram em busca de melhores oportunidades (Campos, 2012, p. 30).

Hoje a Usina Wigg é um dos sítios industriais, de valor histórico e social, cuja preservação é negligenciada pelos gestores municipais em Ouro Preto. Em que pese sua relevância, houve o seu tombamento municipal e da plataforma apenas em fevereiro de 2024 (IPHAN, 2025). O conjunto edificado sofre com depredações, abandono e apagamento da memória operária. A usina Wigg, pode ser caracterizada como um lugar de memória

15 Inventário de Proteção do Acervo Cultural. Secretaria municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Prefeitura Municipal de Ouro Preto. Distrito de Miguel Burnier. 2007.

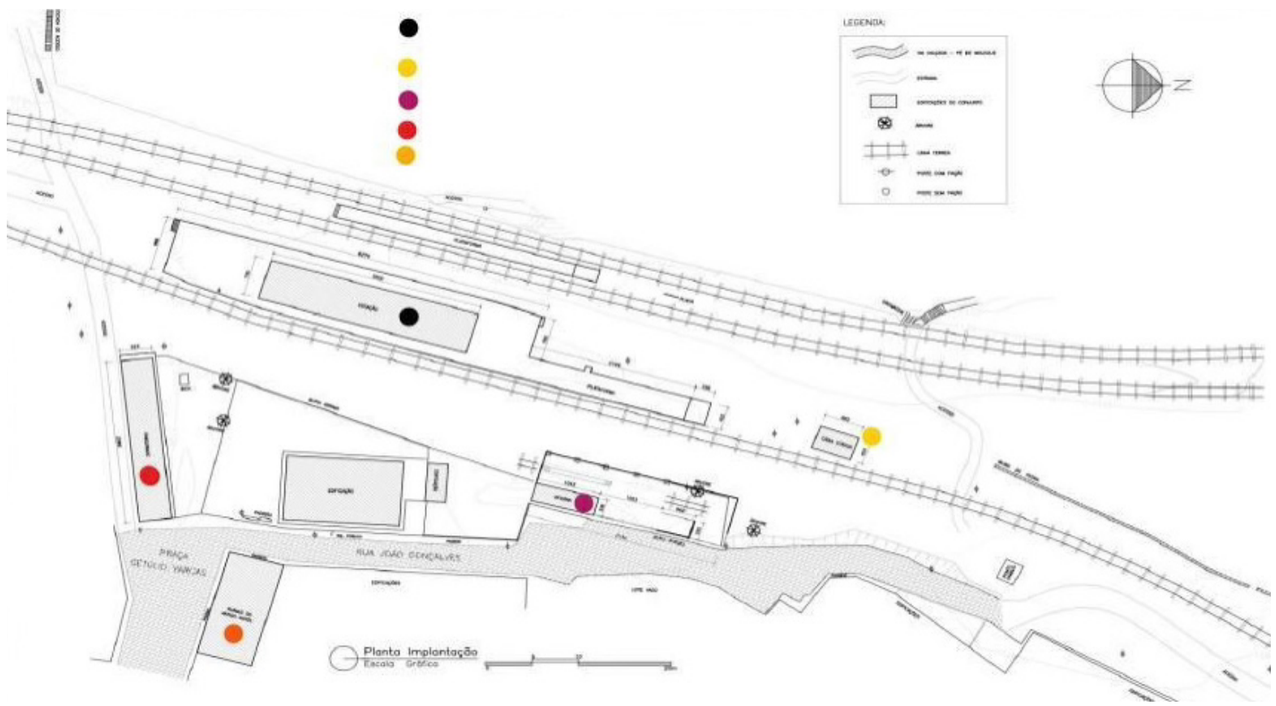


Figura 4 - Mapa de implantação do Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier. Fonte: Prefeitura Municipal de Ouro Preto, 2010. Adaptado pelas autoras.

do trabalho, conforme nos relata Akinruli[16]:

> Embora quase nunca lembrada nos roteiros turísticos da "barroca" Ouro Preto, a Usina Wigg é um lugar de memória fundamental na história da cidade. As lembranças de seus antigos trabalhadores ainda hoje combinam recordações da violência e autoritarismo que marcaram aquelas relações de trabalho com as saudades, muitas vezes idealizadas, da vida comunitária e da solidariedade local. Na experiência da Wigg, continuada em grande medida pela Siderúrgica Barra Mansa, o mundo do trabalho era articulado de modo desigual e combinado, conjugando manutenção e superação na maneira de se trabalhar de outros tempos. Em sua vida cotidiana e na conjugação entre interiorização e resistência às formas de dominação da empresa, os trabalhadores e suas famílias apropriaram-se daquele espaço, forjaram laços e identidades, e transformaram Miguel Burnier numa vigorosa comunidade operária.

Na sede de São Julião (atual Miguel Burnier) foi edificada a principal e mais movimentada de todas as estações das redondezas. O conjunto ferroviário existente no distrito é o mais importante e significativo do município de Ouro Preto, devido a seu papel como entroncamento ferroviário. Juntamente com a estação ferroviária de Rodrigo Silva, são os dois únicos patrimônios ferroviários tombados pelo município[17].

Já o surgimento do distrito Rodrigo Silva remonta ao final do século XVIII, originalmente denominado José Correia Andrade devido uma homenagem ao dono da paragem. A

16 Lugares de Memória dos Trabalhadores LMT #76: Usina Wigg, Miguel Burnier, Ouro Preto (MG) – Luana Campos Akinruli. Disponível em: https://lehmt.org/lugares-de-memoria-dos-trabalhadores-76-usina-wigg-miguel-burnier-ouro-preto-mg-luana-campos-akinruli/. Acesso em: 09 dez. 2024.

17 A estação ferroviária de Miguel Burnier foi tombada através do Decreto 2468 de 18 de novembro de 2010, inscrição nº 22 no livro do tombo histórico, artístico e arquitetônico. Já o Conjunto urbano e ferroviário de Rodrigo Silva foi tombado através do Decreto nº 1949 de 03 de abril de 2009, inscrição nº 18 no livro do tombo histórico, artístico e arquitetônico.

Figura 5 - Estação Ferroviária de Miguel Burnier em 1908. Fonte: Arquivo Marco Giffoni (PMOP, 2010, p. 120).

ocupação inicial consistiu pela descoberta de topázio[18] nessa localidade e o povoamento ocorreu de forma pouca intensa, marcado pela presença de fazendas e pequenas vilas, e não houve a formação de um núcleo urbano, possuindo uma economia formada pelas atividades agrícolas e mineração até o século XIX (PMOP, 2008).

Esta configuração urbanística só mudaria a partir da chegada da ferrovia nesta localidade, em 1888, transformando o antigo povoado de José Correia num ponto para receber mercadorias que seriam distribuídas para outras localidades por tropeiros, o que gerou vários impactos como o aumento da população do povoado e, a formação tardia de um centro urbano.

> O ramal instalado em Rodrigo Silva é um prolongamento da linha centro da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que liga o Rio de Janeiro, antiga capital do Brasil, à cidade de Ouro Preto, então capital da província de Minas Gerais. Esta ampliação parte da estação de São Julião, em Miguel Burnier, e apresenta aproximadamente 42 km de extensão. Posteriormente, em 1914, a linha chegou a Mariana e, por fim, a Ponte Nova em 1926, interligando-se assim, com a Estrada de Ferro Leopoldina, que havia chegado a Ponte Nova em 1886 (PMOP, 2008, p. 44).

O Ramal de Ponte Nova apresenta um dos pontos mais altos no entorno da localidade de Rodrigo Silva, conhecido como Alto da Figueira, apresentando 1.360 m acima do nível do mar. Assim, foi considerado uma grande obra de engenharia no contexto nacional realizada pelo engenheiro Francisco Lobo Leite Pereira (PMOP, 2008).

18 A primeira referência ao topázio na região de Vila Rica foi feita no dia 22 de setembro de 1772, como narra Carlos Jozé da Silva, Escrivão da Junta da Fazenda, ao Conde Valadares, Governador Geral da Capitania de Minas, em documento oficial. Partindo da premissa que o topázio foi descoberto no Morro de Saramenha, pressupõe-se que tal mineral foi posteriormente encontrado nos arredores de Rodrigo Silva. Sabendo que a primeira menção a esta região foi feita pelo cronista inglês John Mawe, que por lá passou em 1809, pode-se traçar duas datas limites para a ocupação dos arredores de tal distrito, que são 1772 e 1809. Logo, a história de Rodrigo Silva provavelmente se inicia entre estes 37 anos de lacuna documental" (PMOP, 2008, p. 19 - 20).

Figura 6 - Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier na década de 1950. Acervo: Antônio de Jesus. Fonte: PMOP, 2010, p. 202.

Análise tipológica dos conjuntos ferroviários de Miguel Burnier e Rodrigo Silva

Para a análise tipológica dos conjuntos ferroviários de Miguel Burnier e Rodrigo Silva, inspiramo-nos no estudo "Nos caminhos da ferrovia: A arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha, 1883 a 1920", da autora Ana Paula Wickert, que por sua vez recorreu a tratados publicados sobre estações ferroviárias no século XIX, dentre eles o *"Traité d´Architecture, éléments de l´architecture types d´édifícies. Esthétique. Composition et Pratique de L´architecture"*, escrito por Cloquet, arquiteto e professor da Universidade de Gand, e publicado em Paris no final do século XIX.

Cloquet definiu três tipos de estações considerando a "sua posição em relação às linhas" (Wickert, 2003, p. 34) e, realizou as diferenciações entre parada e estações segundo a capacidade de comportar o número de passageiros. Os três tipos de estações eram denominados como: **estações intermediárias, estações de ponto final e estações de retorno exemplificadas abaixo** (Fig. 3a).

No que tange às estações ferroviárias de intermediárias, duas ou mais linhas poderiam se combinar, resultando em variantes quanto à disposição relativa das linhas, conformando **uma estação de entroncamento**, de contato ou de cruzamento (Figura 3b).

Iniciaremos nossa análise tipológica pelo Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier, o mais relevante do município em análise. Este conjunto se configura como um entroncamento ferroviário, resultante de dois troncos do Ramal Ponte Nova, classificando-se tipologicamente como a única estação de entroncamento (ver. Fig. 3b), presente no território ouropretano.

O conjunto edificado era composto por: estação ferroviária, oficina (conserva de vagões), dormitório, caixa d'água, túnel, baldrames em pedra e quase uma dezena de moradias que se assentavam em conjunto ou isoladamente ao longo da linha, e eram destinadas aos ferroviários, como podemos ver no mapa de implantação (Fig. 4) abaixo.

Figura 7a - Vista geral da estação ferroviária em 2006. Figura 7b - Vista geral da estação ferroviária em 2012, após conclusão de obras de restauro. Fonte: Acervo das autoras, 2006 e 2012.

A configuração atual conjunto ferroviário é fruto de uma série de construções e ampliações graduais. Em fotos antigas podemos perceber outra estação em que sobre o patamar de pedra erguia-se uma pitoresca edificação de madeira e barro, à moda europeia, com pináculo e esqueleto de madeira aparente (Fig. 5).

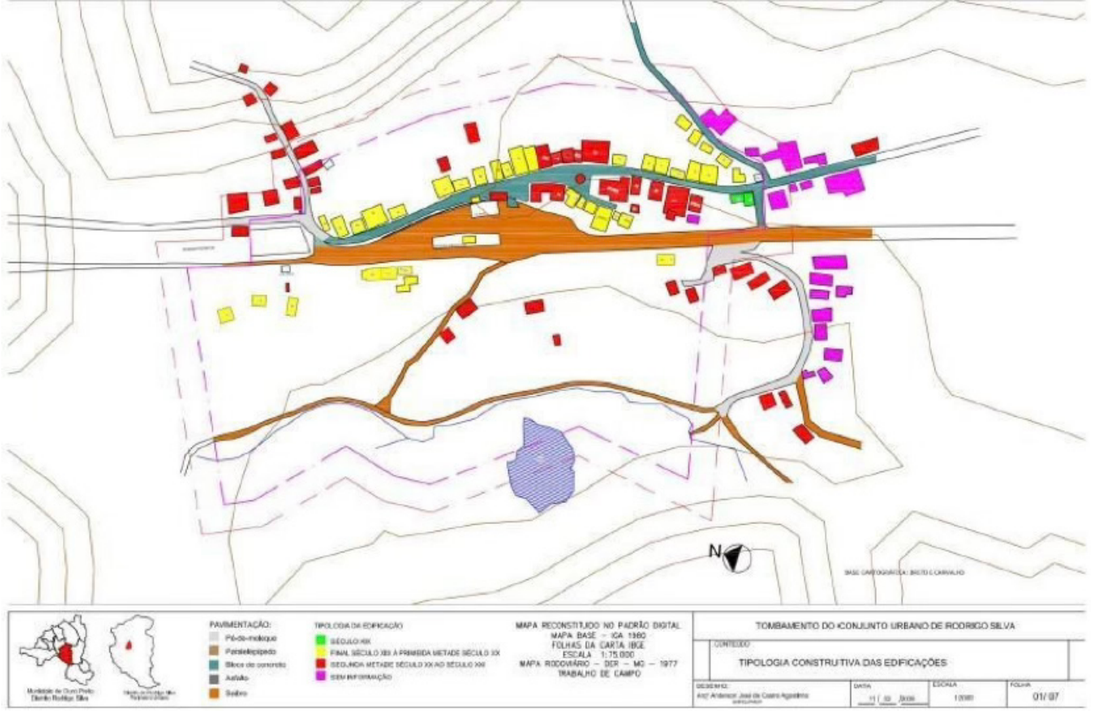
Na imagem acima podemos ver em primeiro plano a bilheteria construída em madeira e cobertura em quatro águas encimada por uma agulha. Em segundo plano, o imóvel principal da estação, com destaque para a cobertura e fechamento dos vãos. Provavelmente, foi na década de 1920 que a estação de Miguel Burnier foi ampliada, segundo registros encontrados no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas. Na ocasião, para acomodar o grande fluxo de passageiros e cargas, foi edificada uma ampla construção de duas águas, maior do gênero nos distritos de Ouro Preto (PMOP, 2010).

Na imagem acima (Fig. 6) já podemos ver o conjunto ferroviário com aspecto muito próximo ao atual. Destaca-se o pátio em frente à oficina. Já nas imagens a seguir (Figs. 7a e 7b), podemos ver a edificação da estação ferroviária em aspecto muito distinto da original constituída no final do século XIX .

Na edificação atual, destaca-se a estrutura de madeira aparente, ressaltada após a intervenção de restauro realizada entre os anos de 2011 e 2012 (Fig. 7b).

A estação ferroviária de Rodrigo Silva assemelha-se tipologicamente à estação ferroviária de Miguel Burnier, porém possui menor porte e complexidade no que tange ao programa arquitetônico, conforme afirma Silva (2019, p. 27):

> (...) em sua maioria, estações de pequeno a médio porte, de concepção simplificada, utilizando prioritariamente madeira e tijolos das olarias mais próximas, com exceção das estações mais centrais, como a de Belo Horizonte e Juiz de Fora, onde encontrava-se pontos administrativos estratégicos.



Apesar de também se configurar como uma **estação intermediária** (Figura 8), apresenta menor complexidade que a anterior, por não se configurar como um entroncamento viário. Embora tenha cumprido papel tão relevante no desenvolvimento da localidade de Rodrigo Silva, possui menor vulto que a estação de Miguel Burnier.

A edificação principal do conjunto está implantada sobre plataforma com piso de lajeado de pedra. O entorno da antiga estação compõe-se de edificações construídas no mesmo período, para abrigar as instalações do sistema ferroviário de transporte. A cobertura da edificação é conformada por duas águas, sendo a cumeeira paralela à linha férrea, coberta por telhas cerâmicas francesas e engradamento de madeira, com amplo beiral em caibro corrido, sustentado por grandes mãos francesas em madeira, que se apoiam na estrutura da edificação.

Assim como na edificação de Miguel Burnier, o acabamento é adornado por lambrequim. Destaca-se na fachada uma espécie de pináculo de madeira pintado com tinta esmalte na cor branca. Outras edificações compõem o conjunto (PMOP, 2008a).

Como pudemos ver, ambos os conjuntos ferroviários possuem extrema relevância para a história das localidades de Miguel Burnier e Rodrigo Silva, assim como para a história do desenvolvimento industrial da cidade de Ouro Preto. No próximo tópico, nos deteremos nas questões atinentes à preservação da memória ferroviária.

Os desafios da preservação do patrimônio ferroviário local: Ouro Preto para além da pérola barroca

O patrimônio cultural ferroviário abrange três naturezas representados por bens móveis, bens imóveis e bens intangíveis (Paes e Moura, 2022), em que se fundamenta na Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial como: “testemunho de actividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas” (TICCIH, 2003, p. 3).

Figura 8 - Implantação do conjunto ferroviário de Rodrigo Silva. Fonte: PMOP, 2008b.

Figura 9a - Fotografia tirada na década de 1920, mostrando um típico dia de trabalho na estação.Figura 9b - Fotografia da estação tirada em 1980. Fonte: Acervo Escola Municipal Dr. Alves de Brito (PMOP, 2008b, p.104-106).

Na história da preservação deste patrimônio cultural gerido pelo IPHAN, é possível destacar os seguintes momentos de surgimento de leis e normativas: Criação do Programa Preserve no âmbito do Ministério dos Transportes o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes em 1980; Inauguração do Museu do Trem nas antigas instalações da Oficina do Engenho de Dentro em 1984 e a Lei nº. 11.483/2007, que transfere os bens imóveis da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) para a União (Nizzola & Carneiro, 2010).

Para nossa discussão, é relevante contextualizar que a década de 90 foi marcada por uma crescente privatização em várias esferas do setor público, contexto que se relaciona com o desmantelamento da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) intensificado a partir de 1992, culminando na sua extinção em 2007 (Carmo, 2014; Cavalcanti Neto, 2012). Os rebatimentos dessa extinção afetam significativamente o contexto da preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, uma vez que a Lei 11.483 determina que:

> Art. 9º: Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção[19].

Todo este acervo e inventário da RFFSA, herdado pelo IPHAN, contabilizou um total de aproximadamente 2.000.000 de bens móveis a serem avaliados, 52.000 bens imóveis (terrenos e edificações) e 15.000 bens móveis passaram a compor o programa Preserve[20] e, um imenso acervo documental (Cavalcanti Neto, 2012).

19 Lei nº 11.483, promulgada no dia 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm. Acesso em: 05 fev. 2025.

20 O programa Preserve foi criado pelo Ministério dos Transportes em 1980 com a finalidade de preservar o Patrimônio Histórico dos Transportes e a sua instituição ocorreu em 1983. Este patrimônio continha um acervo referente à evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil (Nizzola e Carneiro, 2010). Dentre as entidades que compunham esse programa eram “a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, a RFFSA e suas subsidiárias - o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem - DNER e o ECEX; a Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN e empresas a ela vinculadas; a Petrobras e suas controladas; o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes - GEIPOT ; e a Empresa Brasileira de Trens Urbanos - EBTU (Nizzola e Carneiro, 2010, p. 20).

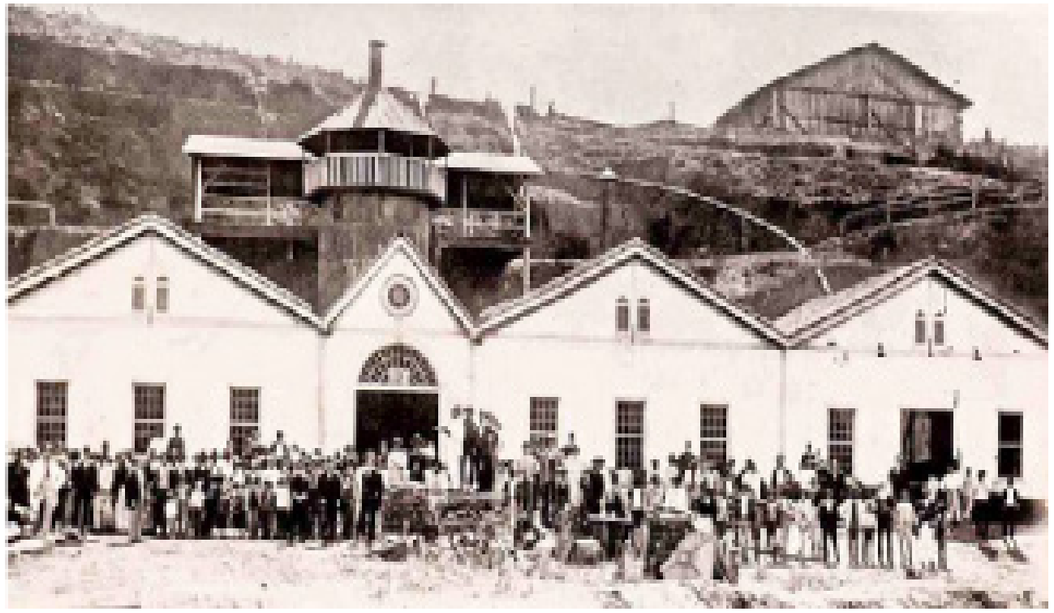


Figura 10 - Empregados da Usina Wigg na fachada da Usina no final do século XIX. Fonte: (Carlos, 2024).

O IPHAN passou a gerir o patrimônio ferroviário por meio da criação de uma coordenação técnica e da edição de portarias que regulamentam ações decorrentes da Lei nº 11.483/2007 e dos Decretos nº 6.018/2007 e nº 6.769/2009 (Nizzola & Carneiro, 2010). As Portarias IPHAN nº 407/2010 e Interinstitucional nº 1/2011 atribuíram à autarquia a responsabilidade pela preservação desse patrimônio (Crespo & Queiroz, 2016). Somente em 2022, com a Portaria nº 17, foram definidos critérios de valoração e procedimentos para inscrição dos bens na Lista do Patrimônio Ferroviário.

Apesar dos grandes esforços do corpo técnico do IPHAN para preservar o patrimônio ferroviário, é notória a grande magnitude e complexidade de preservar, conservar e salvaguardar o acervo herdado da RFFSA contido na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, e estes bens culturais podem ser considerados como passivos para os municípios e, a sua gestão é bem incipiente e dificultosa, por falta de recursos nas diferentes instâncias, negligência pelo poder público e relegada pelo entendimento de que não apresentam funcionalidade, considerados apenas como meros edifícios e elementos que foram importantes para a paisagem pretérita.

No contexto do município de Ouro Preto, é possível destacar o desenvolvimento da política de preservação municipal desde os anos 2000 a partir da elaboração da lei orgânicas do município, criação do Conselho municipal de Preservação ao Patrimônio cultural e aprovação da Lei Municipal de tombamento (Lei 17/2002) (Crespo e Queiroz, 2016, p. 12).

Embora o debate no campo da preservação do patrimônio cultural de Ouro Preto seja intenso, com presença de vários avanços em aspectos normativos e presença de um Conselho Municipal de Patrimônio bastante atuante quando se comparado com outras cidades do estado de Minas Gerais, também houve a perda e o arruinamento de vários bens culturais, como o emblemático episódio da demolição do casarão Solar Baeta

Neves destruído pelo deslizamento da encosta do Morro da Forca[21] que ocorreu em janeiro de 2022.

Em relação ao território das localidades de Miguel Burnier e Rodrigo Silva, é preciso problematizar a questão dos operários que construíram relações de pertencimento com estas localidades a partir da construção destas ferrovias pelos próprios operários (Figura 10). Assim, nestes territórios se constituem tradições, práticas de sociabilidade e territorialidade, como os tradicionais times de futebol, Siderantim e Estrela Azul, cujos troféus ganham destaque numa das salas da restaurada estação ferroviária , como relata-nos Akinruli (2018, p. 257):

> (...) Siderantim x Estrela Azul: comissão organizadora formada, equipes prontas, uniforme sendo distribuído e o juiz apitou! No dia Sete de Setembro de 2017, os campeonatos de futebol foram re(iniciados) em Miguel Burnier, após duas décadas de ostracismo. Ex-técnicos, zagueiros, goleiros e atacantes: muitas histórias sendo retomadas e contadas, a competitividade do time da Barra Mansa x Usina. Um campo de futebol e seu clube aqui, outro campo e clube lá. Havia torneios em dias diferentes: no Sete de Setembro, Dia da Independência do Brasil para o time Siderantim, que era dos trabalhadores da Votorantim/Barra Mansa; e no Dia dos Trabalhadores, em 1º de maio, para os funcionários da Usina Wigg.

Este episódio nos demonstra como os detentores destas tradições resistem à negligência e ao abandono, como é o caso da localidade Miguel Burnier, em que anualmente ocorre o encontro dos burnierenses ausentes, e assim fortalece a tese defendida por Akinruli (2018) que os operários e as suas famílias constituíram uma forte identidade territorial, configurando uma comunidade operária viva apesar da veiculação de que esta localidade estaria abandonada.

Todas estas correlações, nos levam a defender que estas estações se configuram como lugares de memória em que “são marcos testemunhos de uma outra era” (Nora, 1993, p. 13) e a sua importância perante a modernização do território e a industrialização do município de Ouro Preto. Entende-se por lugar de memória referenciais simbólicos remanescentes de um grupo social podendo ser representativos de uma memória coletiva urbana de forma espacializada na forma de de quadros sociais da memória (Halbwachs, 1990) e o patrimônio ferroviário presente no território destes dois distritos ainda resistem na memória local.

Os relatos de Akinruli (2018) e as outras fontes consultadas, nos conduzem a refletir acerca dos operários que construíram ativamente este patrimônio cultural de natureza ferroviária. Estes ainda apresentam uma relação de pertencimento com as estações. Ademais,a dimensão corpórea da memória do trabalhador e do seu saber resiste nos estudos de caso em questão.

Dessa forma, ancorados nas reflexões de que a relação de pertencimento de um grupo social com um dado lugar perpassa por construção de vínculos e afetividade com a sua localidade apresenta uma grande potencialidade de resistência por estar vinculada às práticas culturais e ordinárias do cotidiano, ou seja, está no nível da dimensão corpórea destes trabalhadores constituído de saberes-fazeres, gestos e conhecimento (Certeau,1998; Halbwachs, 1990; Nora, 1993).

21 Resgate arqueológico do Casarão Baeta Neves. Disponível em: https://ouropreto.mg.gov.br/noticia/2715. Acesso em: 02 mar. 2025.

O patrimônio cultural assume diferentes significados conforme sua apropriação (Meneses, 1999), e as ferrovias podem representar lugares de memória para antigos passageiros. No entanto, a memória dos trabalhadores segue negligenciada pelas políticas de preservação, que carecem de instrumentos capazes de abordar a complexa relação entre trabalho, patrimônio ferroviário e memória operária.

Considerações finais

A expansão ferroviária em Minas Gerais teve grande papel no desenvolvimento do estado no século XX, apesar da falta de planejamento que acarretou baixa lucratividade (Mantovani, 2007).

pretendeu-se trazer algumas considerações pertinentes ao debate histórico do patrimônio cultural sobre o dimensionamento do acervo do patrimônio ferroviário brasileiro gerido pelo IPHAN e o quanto ainda é negligenciado no contexto das políticas de preservação. Sendo que as ferramentas de acautelamento são incipientes, prevalecendo o tombamento conforme a normativa da Lei nº. 11.483/2007. Ou seja, já se passaram 18 anos dessa normativa e este debate caminha de forma lenta nos órgãos de preservação e, tem rebatimentos na gestão municipal destes bens, que se tornam muitas vezes ruínas e rugosidades nas paisagens.

Em relação ao estudo de caso, a principal estação ferroviária de Ouro Preto, a estação de Miguel Burnier, foi apresentado a sua importância como ponto de parada e de troca de linha — tanto para a viagem para Ouro Preto, como para Belo Horizonte. Com a chegada da estação no século XIX, a economia do povoado se diversificou, com variados armazéns e até comportando um hotel – o Grande Hotel de Miguel Burnier, que acolhia os passageiros que pernoitavam na localidade e que comportava em suas dependências um pequeno cinema. Deste modo, o número de habitantes cresceu rapidamente.

Ainda pouco estudada no contexto nacional, a estação ferroviária era o grande centro de socialização existente na localidade. A estação também era ponto de encontro das manifestações culturais locais, como a Banda Musical de Miguel Burnier, existente desde a década de 1930, o Reinado de Miguel Burnier, com suas guardas de congado e moçambiques e as festividades carnavalescas, evidenciando a importância cultural e simbólica deste sítio arqueológico. Assim, o seu processo de arruinamento perpassa pela inclusão tardia na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Dessa forma, é possível inferir que há uma preponderância na preservação de bens culturais do período colonial e barroco em detrimento de outros bens culturais de outras temporalidades, referentes a outras fases de desenvolvimento econômico, social e urbano da cidade de Ouro Preto, referentes às estações ferroviárias dos distritos analisados que constituem o patrimônio cultural ferroviário.

Salientamos a importância de desenvolver a reflexão primária levantada neste artigo, acerca do apagamento das memórias dos operários que construíram o trecho das ferrovias e as estações nas localidades de São Julião e Miguel Burnier no município de Ouro Preto, problematizando as estações como antigos lugares de memória em que se desenvolviam práticas culturais e de alta sociabilidade, a extinção da ferrovia ocasionou a mudança de uso deste bem se tornando ruínas arquitetônicas e, propiciou consequentemente o apagamento da memória do grupo social que construiu este patrimônio cultural ferroviário.

Agradecimentos

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo financiamento da pesquisa em andamento da dissertação que propicia a produção de artigos científicos como este, viabilizando o debate teórico acerca da temática do patrimônio cultural brasileiro.

Referências

I CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS. Diversos Autores. Rio de janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954.

AKINRULI, Luana Carla Martins Campos. Arqueologia e conflitos ambientais: regimes memoriais e práticas profissionais. In: *VIII RAM: REUNIÃO DE ANTROPOLOGIA DO MERCOSUL - ANTROPOLOGIAS DO SUL*, Porto Alegre - RS, 2019. 21 p.

AKINRULI, Luana Carla Martins Campos. *A desconstrução do esquecimento em contexto de conflito ambiental: arqueologia e etnografia da comunidade de Miguel Burnier, Ouro Preto, Minas Gerais*. 2018. 400f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Programa de Pós-Graduação de Antropologia, Universidade Federal de Minas Gerais.

CAIRO, Maria Cristina. O legado Arquitetônico de Miguel Burnier: Acervo urbano e rural. In: BAETA, Alenice. PILÓ, Henrique. *Miguel Burnier marcas históricas:* Ouro Preto. Belo Horizonte: Gerdau, 2012. Cap. 9, p.170-197.

CARLOS, Helvecio. A siderurgia em Minas Gerais é tema de exposição no MM Gerdau. In: Estado de Minas. 26 mai. 2024. Disponível em: <https://www.em.com.br/colunistas/helvecio-carlos/2024/05/6864843-a-siderurgia-em-minas-gerais-e-tema-de-exposicao-no-mm-gerdau.html#google_vignette>. Acesso em: 19 mai. 2025.

CAMPOS, Fernando Rogério de Lima. *Miguel Burnier: o lugar em fragmentação*. 2012. Monografia de Graduação - Curso de Geografia, Instituto de Geociências - IGC, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

CARMO, Mônica Elisque do. *Trilhos e memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais.* 2014. 178f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) - Curso de Pós-graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais.

CARVALHO, Francisco de Assis. Entre a palavra e o chão: memória toponímica da Estrada Real. 2012. 535f. Tese (Doutorado em Departamento de Linguística) - Curso de Pós-Graduação em Semiótica e Linguística Geral, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues. O IPHAN e o patrimônio cultural ferroviário. In: *I FÓRUM NACIONAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL:* Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto, 2009, *Anais*… Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2012, p.7-16.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer.* Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

CRESPO, Jeanne Cristina Menezes; QUEIROZ, Débora da Costa. Paisagens mineiro-industriais, território e patrimônio: o caso de Miguel Burnier, MG, Brasil. In: *4º COLÓQUIO IBERO-AMERICANO*: Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Belo Horizonte: UFMG, 2016, 16 p.

GASPAR, Tarcísio de Souza. História, memória e patrimônio do distrito de Engenheiro Corrêa em Ouro Preto. *Revista Patrimônio e Memória*, UNESP – FCLAs – CEDAP, v.7, n.2, p. 225-249, 2011.

GRANDI, Guilherme. Transportes e planos de viação no Brasil imperial. In: *Revista USP*, Dossiê bicentenário da independência: economia. São Paulo. 2022. p.101-124.

GRIMM, Flavia Christina Andrade. *Trajetória epistemológica de Milton Santos: Uma leitura a partir da centralidade da técnica, dos diálogos com a economia política e da cidadania como práxis.* 2012. 305f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Curso de Pós-graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig. *Pluto Brasiliensis*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva.* São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1990.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.* Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006.

Sem autor. *História Sobre a Evolução da Política Nacional do Transporte.* Disponível em: <http://logsticainternacional.blogspot.com/2012/04/etapa-1-passo-2.html>. Acesso em: 09 dez. 2024.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Malha municipal. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15774-malhas.html>. Acesso em: 10 fev. 2025.

IDE - OP. *Infraestrutura de Dados Espaciais do Município de Ouro Preto.* Disponível em: <https://webgis.ouropreto.mg.gov.br/>. Acesso em: 18 mai. 2025.

IPHAN. *História de Ouro Preto*. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1493/>. Acesso em: 17 fev. 2025.

IPHAN. *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.* (2025) Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 05 mar. 2025.

MANTOVANI, André Luiz. *Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto-MG,* 1885-1897. 2007. 185f. Dissertação (Mestrado em História) - Curso de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: *I SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE*. Florianópolis, 2011, *Anais*…: Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011, p. 1819-1834.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Os usos culturais da cultura: contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais. In: *Turismo: espaço, paisagem e cultura.* São Paulo: Hucitec, 1999.

MATHIAS, H. G. *Um recenseamento na capitania de Minas Gerais: Vila Rica – 1804.* Rio de Janeiro: Ministério da Justiça/Arquivo Nacional, 1969, p. XXV.

NIZZOLA, Liliane Janine; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni. *Manual técnico do patrimônio ferroviário*. [S. l.]: IPHAN, 2010, 88 p. Disponível em: https://bd.iphan.ibict.br/items/b295f3b3-68f9-4f29-aab4-f9064a20d9a0. Acesso em: 20 jan. 2025.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*. São Paulo: PUC, n. 10, p. 7-28, 1993.

PAES, Maria Tereza Duarte; MOURA, Rafael. Patrimônio ferroviário e refuncionalização dos bens culturais tombados da companhia paulista de estradas de ferro. *Confins* (Paris). v. 1, p. 01-16, 2022.

PINTO, Adolfo Augusto. *História da viação pública em São Paulo*. 2 ed. São Paulo: Estado de São Paulo, 1977. (Coleção Paulística, 2)

PMOP, PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO. Inventário do Distrito de Rodrigo Silva. Estruturas Arquitetônicas e Urbanísticas. vol 3. Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto. Janeiro de 2008a.

PMOP, PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO. Dossiê de tombamento do conjunto urbano e ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) - Ouro Preto, MG. Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto. Janeiro de 2008b.

PMOP, PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO. Dossiê de tombamento do conjunto ferroviário de Miguel Burnier. Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto. Setembro de 2010.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. História econômica & história de empresas II.I . [S. l.], v. 2, n. 1, 2012. DOI: 10.29182/hehe.v2i1.48. Disponível em:https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/article/view/48. Acesso em: 23 fev. 2025.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. Entre braços e brasões: um olhar sobre o desenvolvimento ferroviário no interior paulista. *PosFAUUSP*, São Paulo, Brasil, v. 27, n. 51, p. e162737, 2021. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/162737. Acesso em: 6 fev. 2025.

SCARLATO, Francisco Capuano. Ouro Preto - Cidade Histórica da Mineração no Sertão Brasileiro. *Anales de Geografia de la Universidad Complutense*, v.16, n.1, p. 123-141. Servicio de Publicaciones. Universidad Complutense. Madrid, 1996.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.* São Paulo: Edusp, 2006.

SILVA, Fernanda dos Santos. *Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias.* 2019. 170f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) - Curso de Pós-graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais.

SILVA, Fernanda dos Santos; CORSINO, Célia Maria. *Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais - Bens imóveis*. [S. l.]: IPHAN, 2018, 121 p.

SILVA, Moacir M. F. Um Guia Ferroviário Brasileiro do Fim do Século XIX. *Revista Brasileira de Geografia*, IBGE, 1954, v. 16, n. 2, p. 252-266.

SOUZA, Alexandre Jairo Campos de. *A formação da vila ferroviária da estrada de ferro Goiás na cidade de Araguari – MG: trabalho e cotidiano cercado pelos muros da ferrovia*, 2009. 94 f. Monografia – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

SOUZA, Lucas Vilela; RIBEIRO, Rosina Trevisan Martins. A história da arquitetura através da leitura das ruínas: a estação ferroviária de Chiador - MG. In: *5º SEMINÁRIO IBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO*. Belo Horizonte, 2018: *Anais*…Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, 2018. Disponível em: https//www.even3.com.br/anais/arqdoc/69973-A-HISTORIA-DA-ARQUITETURA-ATRAVES-DA-LEITURA-DAS-RUINAS--A-ESTACAO-FERROVIARIA-DE-CHIADOR---MG. Acesso em: 01 mar. 2025.

TICCIH, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial*. 2003. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/. Acesso em: 10 jan. 2025.

WICKERT, Ana Paula. NOS CAMINHOS DA FERROVIA: a arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha 1883 a 1920. *Cadernos PPG-AU/FAUFBA*, *[S. l.],* v. 1, n. 1, 2003. Disponível em: https://periodicos.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1539. Acesso em: 09 dez. 2024.

ISSN 2526-7310 PIXO n.33, v.9 outono de 2025

ENTRE MEMÓRIAS E TERRITORIALIDADES
A Composição da Deriva, Cartografia e História Oral na Pesquisa do Conjunto Ferroviário de Araraquara/SP

BETWEEN MEMORIES AND TERRITORIALITIES
Drift, Cartography, and Oral History in the Study of the Araraquara Railway Complex/SP

Hélio Hirao[1] e Lívia Morais Garcia Lima[2]

Resumo
Este artigo tem por objetivo discutir as aproximações entre os procedimentos metodológicos da deriva e cartografia com a história oral, durante uma expedição de pesquisa ao conjunto ferroviário da cidade de Araraquara, SP. A partir do debate dos modos de identificação e reconhecimento das territorialidades das cidades e de entrevistas com moradores e antigos ferroviários, residentes em trechos férreos da antiga operação ferroviária, a pesquisa destaca que ao mapear as histórias de vida e as memórias de diferentes sujeitos, a história oral pode revelar como o espaço urbano, suas paisagens e os ambientes sociais são vividos e compreendidos de maneiras diversas. Por sua vez, a cartografia e a deriva ajudam a contextualizar essas histórias dentro de um espaço mais amplo, enquanto também possibilitam a reinterpretação dos lugares com base nas trajetórias dos sujeitos, permitindo que o indivíduo ou grupo se deixe levar pelas impressões e conexões que surgem ao percorrer lugares.
Palavras-chave: deriva, cartografia, história oral, memória, subjetividade.

Abstract
This article aims to discuss the connections between the methodological approaches of drift and cartography with oral history, during a research expedition to the railway complex in the city of Araraquara, São Paulo. Based on the debate around ways of identifying and recognizing urban territorialities and on interviews with residents and former railway workers living along sections of the former railway operation, the research highlights that by mapping life stories and the memories of different individuals, oral history can reveal how urban space, its landscapes, and social environments are experienced and understood in diverse ways. In turn, cartography and drift help to contextualize these stories within a broader space, while also enabling the reinterpretation of places based on the trajectories of individuals, allowing the person or group to be guided by the impressions and connections that arise while moving through places.
Keywords: drift, cartography, oral history, memory, subjectivity.

1 Professor Assistente Doutor da Universidade Estadual Paulista (UNESP/FCT- Presidente Prudente) e no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo- PPGArq (UNESP/FAAC- Bauru). Doutor em Geografia (UNESP/ FCT- Presidente Prudente).
2 Professora Assistente Doutora da Universidade Estadual Paulista (UNESP/FEC - Rosana) e no Programa de Pós-graduação em História – PPGH (UNESP/FCL – Assis). Doutora em Educação (UNICAMP – FE).

Figura 1 - Registro da deriva. Fonte: Grupos de Pesquisas GPArC e MF.

Caminhar, Sentir e Ouvir

O artigo se abre a uma experimentação de aproximação dos procedimentos metodológicos da deriva e cartografia com a história oral, durante uma expedição de pesquisa a cidade de Araraquara, em fevereiro de 2024 como parte do Projeto Projeto Regular FAPESP 2022/15050-2 - SPTrans- Sistemas de produção do transporte: metodologias multidisciplinares em história do transporte e patrimônio industrial, reunindo os grupos de pesquisas “Projeto, Arquitetura e Cidade- Núcleo de estudos em Patrimônio e Projeto”- GPArC/ NePP e “Memória Ferroviária”- MF, da Universidade Estadual Paulista- UNESP, com a participação de alunos de graduação e pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo e História da UNESP.

Descreve e traz para o debate modos de identificação e reconhecimento dos territórios das cidades que deixaram o protagonismo funcional e produtivo, mas que continuam sendo habitados e guardam acumuladas, camadas dos tempos anteriores materializadas em sua ambiência singular.

Caminha-se ao longo de um trecho da linha férrea de Araraquara (Figura 1), cidade de porte médio do interior paulista, no entorno da Estação Ferroviária, que deixou de ser utilizada, tornando-se uma área em espera e habitada por corpos outros, distantes da cidade funcional e produtiva.

Adentra esse espaço, experimentando essa aproximação com as singularidades, sobreposições e conflitos da prática das metodologias de deriva e cartografia pelo grupo de pesquisa “Projeto, Arquitetura e Cidade” e da história oral pelo grupo Memória Ferroviária, apreendendo a cidade subjetiva construída pelos corpos que habitam o lugar.

Nesse sentido, são experimentações em processo que estão se ajustando como fragmentos que se movem, montando, desmontando e remontando, formando constelações e potencializando a visibilidade de ações moleculares do cotidiano da cidade.

Constitui-se, em um momento inicial de um processo de experimentações em que um grupo de alunos e professores de graduação e pós-graduação dos cursos de Arquitetura e Urbanismo e História da UNESP (FCT/ FCL/ FAAC e FEC) dos campi de Assis, Bauru, Presidente Prudente e Rosana, realizam expedições de pesquisa a

Figura 2 - Os pesquisadores no processo da experimentação metodológica. Fonte: Grupos de pesquisas GPArC e MF.

cidades entroncamentos ferroviários do interior do Estado de São Paulo para praticar e refletir suas linhas teórico-metodológicas que desenvolvem (Figura 2).

Desse modo, conduzido pelo processo da deriva e cartografia (Figura 1), os historiadores orais se incorporaram à experimentação. Fizeram essa imersão, mas aberto a utilizarem a oralidade. Assim, se dispuseram a participar de todo o encaminhamento do trabalho de campo à produção de cartografias expressivas e entrevistas com escuta sensível da identificação e reconhecimento do entorno da Estação Ferroviária de Araraquara.

Debaixo de um sol escaldante de aproximadamente 40 graus *celsius*, durante aproximadamente duas horas caminhou-se ao longo dos trilhos da ferrovia, a partir da Estação, para no dia seguinte, em uma sala do hotel sistematizar os dados coletados para construção de cartografias coletivas da experimentação realizada.

Deriva e Cartografia

A abordagem teórico-metodológica da deriva e cartografia desenvolvida pelo grupo de pesquisa GPArC- "Projeto, Arquitetura e Cidade" se aproxima das apreensões afetivas e sensitivas, distanciando-se dos meios representacionais.

Utiliza a abordagem rizomática[3] (Deleuze; Guattari, 2011) para acompanhar processos da produção de vida na cidade, dessa maneira, não segue linhas duras e hierárquicas, mas linhas "que se condensam em estratos mais ou menos duros, mais ou menos segmentados e em constante rearranjo" (Passos; Escóssia; Kastrup; 2009, p. 9). Dessa maneira, se afasta de tudo o que é unitário e universal, sendo atravessado pelo campo das multiplicidades, em busca de desconstruir estruturas e certezas.

3 Essa abordagem se aproxima dos conceitos de Deleuze e Guattari (2011), buscando a apreensão e cognição do espaço, distanciando-se dos modelos hierárquicos, centralizadores e lineares. Compõe com os princípios de conexão, heterogeneidade, multiplicidade, ruptura e cartografia. A cartografia expressa o mapa-aberto, diferente da decalcomania. O decalque é cópia, como na estrutura arbórea em que o sistema gerado se repete constantemente, é o pré-estabelecido, é representação. Por outro lado, a cartografia é um mapa que faz ver o retorno como diferença. "O mapa não reproduz um inconsciente fechado sobre ele mesmo, ele o constroi" (Deleuze; Guattari, 1995, p.21).

Nesse sentido, se apresenta como alternativa em busca de expressar as tessituras de relações entre o corpo e a ambiência da cidade, aproximando-se das apreensões afetivas e dos processos cognitivos coletivos. Essa expressão visual e verbal documenta e narra as múltiplas forças presentes na cidade. O resultado é uma cartografia afetiva coletiva em constante atualização. Se colocando como processo, hódos-meta que, "[...] consiste em uma aposta na experimentação do pensamento – um método não para ser aplicado, mas para ser experimentado e assumido como atitude" (Kastrup; Passos, 2009, p.10), potencializando conhecimento mais dinâmico e aberto, que se adapta aos ritmos e movimentos dos territórios experimentados.

Nessa perspectiva atravessa o recorte espacial de estudo pela deriva como um procedimento metodológico, que utiliza o caminhar como um ato criativo, no qual através das experiências urbanas se pode reconhecer as cidades, inferindo uma caminhada apoiada pelo rastreio, toque, pouso e reconhecimento atento (Kastrup, 2009, p. 40).

Nesse processo, as experimentações teórico-metodológicas do Grupo de Pesquisa "Projeto, Arquitetura e Cidade", da Universidade Estadual Paulista – UNESP avançam ao se abrir a evolução do conceito e prática de deriva e cartografia (Hirao; Tarocchi; Frascareli, 2024) compondo e atravessando as camadas de conteúdo desenvolvido pelos mais diversos pensadores da área do conhecimento, desde as experiências das flanâncias com Walter Benjamin, Charles Baudelaire e João do Rio, como observadores e participantes atentos e anônimo na multidão, perambulando e vivenciando as transformações da vida cotidiana da grande cidade modernizada, Paris e Rio de Janeiro, do Século XIX, captando a beleza e a essência efêmera do tempo presente, sentindo o impacto dessa experiência sensível e subjetiva de seus habitantes confluindo em um "estado de choque" e assumindo a figura do flâneur como resistência crítica à lógica da produtividade e consumo do capitalismo (Jacques, 2012).

Passa pela visita dadaísta pelos espaços banais da cidade provocando a cultura institucionalizada e outorgando valor artístico ao espaço e não ao objeto (Careri, 2013). Continua com as deambulações surrealistas com a caminhada sem finalidade e sem objetivo, como experimentação para o reconhecimento da cidade real para entrar em contato com a parte inconsciente do território que escapa e contamina a vida cotidiana. (Careri, 2013).

Depois, revisita os situacionistas que desenvolvem crítica radical ao urbanismo e trabalham a ideia da deriva, com a construção dos mapas psicogeográficos que compõem os efeitos que o ambiente opera sobre as emoções e o comportamento das pessoas (Debord, 2003 [1958]). Atravessa o caminhar, parar de Careri, que se abre aos acontecimentos e, inclusive a ficar parado, ou percorrer dez metros e depois começar uma exploração de um metro quadrado para entender onde estão as formigas, ou seja, eu estou pronto para qualquer outro tipo de experiência". O importante é entrar na situação do "partir", deixar a vida cotidiana para trás e entrar em um estado de viagem, de apreensão daquilo que estou interessado. (Careri et al, 2022). Para ele, o caminhar vai além de ser uma forma de ver paisagens, mas criar, intervir paisagens e vivê-la como arte, como uma prática estética.

Chega-se, à proposta de experiência com a caminhografia urbana de Rocha; Santos, (2023), para compreender os ambientes, suas múltiplas camadas e suas produções de subjetividade, atento aos corpos habitam o mundo e que tecem relações, compondo com as territorialidade singulares como táticas de alteridade.

Dessa forma, adentra a cidade pela deriva cartográfica atravessada pelo afetar e ser afetado em uma aproximação do sujeito com o espaço vivenciado, superando o campo da mera observação tornando o corpo fazedor de mundo, uma relação mútua que registra a cidade no corpo e o corpo na cidade.

O afeto pode ser aqui compreendido como um jogo de forças, em suma, trocas que conectam corpos, acarretando transformações. Por sua vez, tais transformações estimulam novos fazeres, ações, ideias, criações. Deleuze (2002), em seu estudo sobre Espinosa, conceitua afeto como a resposta simultânea dessas trocas na potência de agir, no qual as afecções são as responsáveis por afetar e despertar uma correspondência entre corpos. Spinoza delineia afeto como "(...) as afecções do corpo, pelas quais sua potência de agir é aumentada ou diminuída, estimulada ou refreada, e, ao mesmo tempo, as ideias dessas afecções" (Spinoza, 2009, p. 93).

Com o afeto, a cidade como multiplicidade compõe com os movimentos de forças diversas, por vezes coexistentes e por vezes conflitantes, que não são anulados pelo vivenciar atento e prático. São múltiplos atravessamentos que despertam os diversos modos de agir.

Nesse sentido, se preocupa com a construção de uma narrativa coletiva composta com os efeitos de contágio e intervenção (Kastrup, 2023), para além da identificação das relações objetivas, produtivas e funcionais, as relações subjetivas, afetivas e existenciais de resistências, de desvio, de linhas soltas e de movimentos aberrantes que escapam da representação hegemônica, expressando forças transversais que habitam o espaço.

O método experimental e processual apreende com essa imersão nas ambiências da cidade, atravessada pelos movimentos do afetar e ser afetado, construindo situações lúdicas construtivas, que se abrem aos eventos, podendo encontrar o outro ao acaso, nessa prática do caminhar indeterminado, se perder para conhecer (Careri et al 2022). Essa prática metodológica identifica e reconhece a cidade em sua multiplicidade e heterogeneidade de seus espaços e da diversidade de seus corpos (Deleuze; Guattari, 2009), atentos às pistas, rastros e pegadas atravessados pelos afetos e pela espessa camada de tempos heterogêneos materiais e imateriais, que a compõem com as coexistências e simultaneidade desses singulares territórios, conflituosos ou pacificados, em movimentos constantes de transformações.

Experimentação

Os relatos e as expressões visuais a seguir, revelam a experimentação realizada em campo com a "abertura atenta do corpo ao plano coletivo de forças em meio ao mundo" (Pozzana, 2013, p.323), confluindo diversas narrativas dos participantes da expedição:

> Manhã de 29 de fevereiro de 2024. Decidimos misturar as equipes, saímos do hotel em direção a Estação Ferroviária de Araraquara com alunos de Arquitetura e Urbanismo, Vanessa do 5o., Murilo do 3o. e Marcela do 1o.ano, mais a aluna da pós-graduação, Evelyn, acompanhados do Professor Hélio da graduação e pós-graduação que desenvolvem a metodologia da Deriva e Cartografia; agora juntos com a aluna de História Maria Julia e a professora Lívia, da graduação e pós-graduação que aprimoram a Memória Oral.

O início, a caminhada com a atenção flutuante, de um reconhecimento automático do plano instituído das formas urbanas e arquitetônicas afetam e são afetadas pelos corpos dos pesquisadores, encaminhando para o momento do rastreio para serem tocados pelos movimentos moleculares dos acontecimentos:

> O processo da Deriva e Cartografia conduziu a experimentação em dia de muito sol e calor intenso. Descemos o Vale, uma avenida corta por baixo o conjunto ferroviário. (Vanessa): Cada cidade possui suas particularidades, e em Araraquara não foi diferente. Algumas coisas ficaram evidentes desde o início. A entrada para essa estação tinha uma característica peculiar. Enquanto nas outras cidades entramos pela entrada principal, aqui adentramos pela escadaria lateral. Foi interessante notar como a vegetação, nesse primeiro contato, criou uma ambiência única, emoldurando a estação e brincando com a luz e sombra que tocava nossa pele. A estação era bem conservada, exuberante e imponente. Ao entrar, descobrimos que havia um museu contando a história da ferrovia em Araraquara. No entanto,

Figura 3 - Chegada à Estação. Fonte: Grupos de Pesquisas GPArC e MF.

a experiência foi estática: uniformes, RGs, e objetos históricos, mas sem vida, sem alguém para nos guiar ou contar histórias. Isso me fez refletir se essa era a melhor maneira de contar essa história tão complexa (Figura 3).

O momento do pouso na caminhada leva para o reconhecimento atento, as sensações atravessam os encontros entre corpos dos pesquisadores, dos habitantes e da ambiência, as pistas visibilizam territorialidades que afloram micro resistências dos vulnerabilizados:

> O som da ausência, grandes pés-direitos, poucas pessoas, ausência depois que as funções originais foram abandonadas, brilho nos olhos dos ex-ferroviários, lembranças teimam em permanecer, agora romantizado (Figura 4).
>
> O chão de concreto desgastado, cheio de trincas, a paisagem ruderal toma conta das brechas entre pisos, muito lindo!- A Lívia foi a primeira a identificar. O piso é uma música orgânica, um som formando diversos desenhos de forma natural, acompanha e marca o movimento que acompanha as transformações do tempo, resiste! que a sola do tênis sente intensamente. (Figura 5)
>
> Entramos na ruína, instigante, ambiência inusitadas, luzes e formas inesperadas, a natureza domina, invade, enfim tudo é natureza, resíduos no chão, tudo conta histórias, múltiplas e diversas, excelente para refletir, sinto o som de potências criativas de uso, também dos possíveis, de corpos que precisam de um abrigo, seja natureza, seja humano (Figura 6).

Ao se abrir aos *afetos* que habitam o espaço, nessa imersão, os corpos dos pesquisadores com as múltiplas sensações encontram-se com as forças invisibilizados pela cidade funcional e produtiva colocando em regime de visibilidade os valores existenciais da cidade improdutiva, mas criativa, nômade e produtora de vida. Essa micropolítica se manifesta acolhendo atividades, os quais se manifestam cuidando e zelando a ambiência, demonstrando seu pertencimento ao lugar:

> A Lívia, nos chama a atenção, que música linda estou ouvindo! sinto o movimento de corpos, de bailarinas que dançam ao som de uma música clássica, que só o olhar atento, depois do desatento ouve, lindas bailarinas acompanhando o movimento de um edifício antigo entre as folhagens (Figura 7).
>
> Quanto cuidado! um pomar muito bem cuidado, sentimento de pertencimentos das pessoas com esse lugar, nenhum deles agora, só luz e sombra, e o som das folhas e frutos a invadir nossos ouvidos (Figura 8).
>
> Depois de sentir esses diversos sons, encontramos pessoas trabalhando em uma oficina que ocupa um dos antigos galpões. Um senhor simpático nos atende, começa a contar histórias vividas, o grupo fica atento, a Lívia e a Maria Júlia ficam entusiasmadas, é um ex-ferroviário, chegam a marcar outro horário para entrevista, mas a conversa flui, ouvimos atento o som, o som de histórias vividas ou imaginadas, lacunas e ruídos invadem as narrativas de corpos que mantém outros tempos na memória e esquecem de outras.

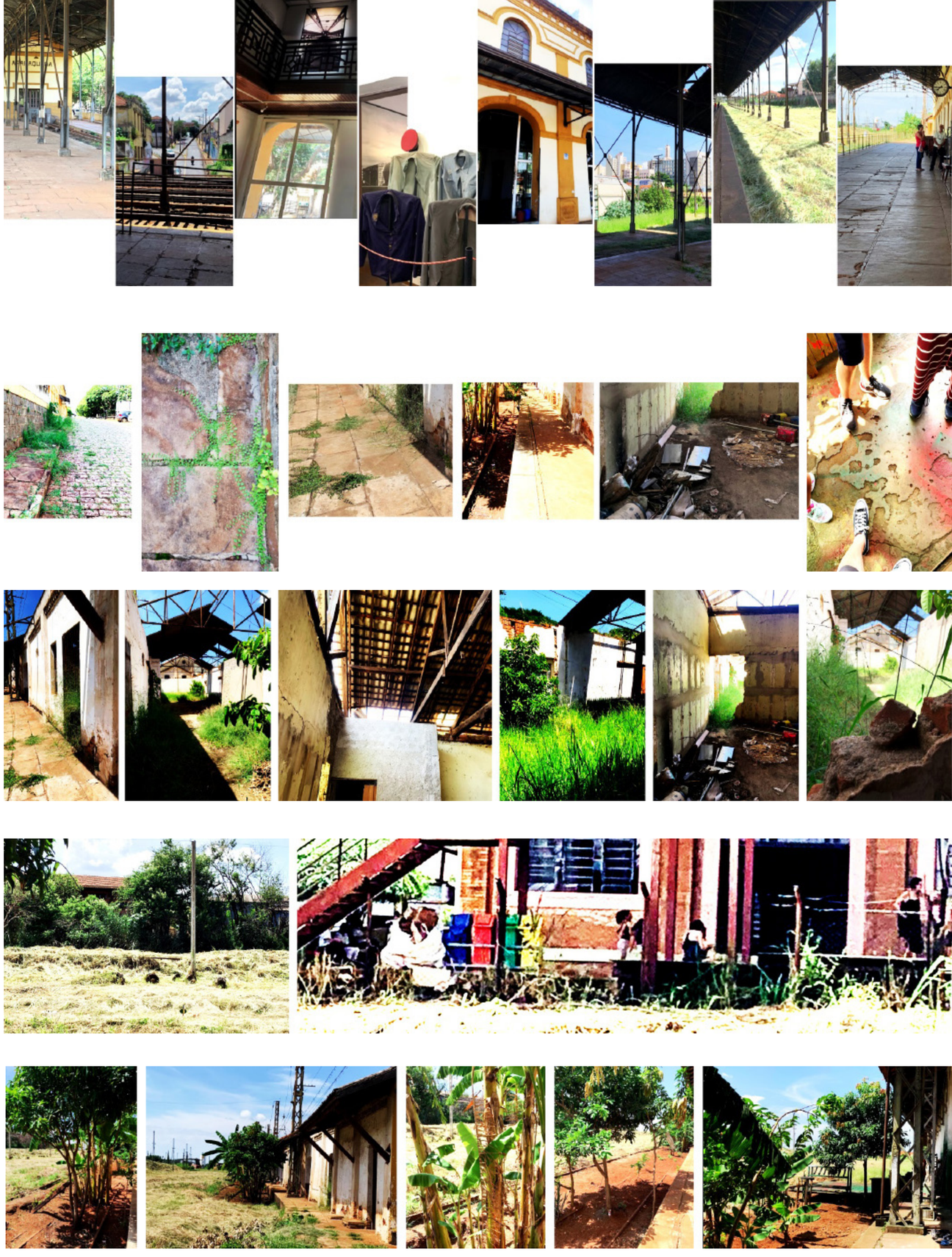


Figura 4 -Memória e ausência. Figura 5 - As pistas da resistência.Figura 6 - O território dos corpos que precisam de abrigo. Figura 7 - O som das bailarinas. Figura 8. Ações moleculares de pertencimento ao lugar. Fonte: Grupos de Pesquisas GPArC e MF.

Figura 9 - Memórias e Territórios em movimento. Fonte: Grupos de Pesquisas GPArC e MF .

Dessa forma, as metodologias da deriva, cartografia e história oral confluem na apreensão da realidade, da vida cotidiana que atravessa o Patrimônio Ferroviário de Araraquara, de uma perspectiva atual, compõe em constelações com os fragmentos de memória de outros tempos, habitando e vivenciando o lugar para construir cartografias.

Expressão Cartográfica

Logo após a deriva realizada, o grupo se reúne e inicialmente troca as múltiplas sensações sentidas no percurso, sem nenhuma censura ou restrição, escrevem um texto sem nenhuma sequência estabelecida, cada caminhante constrói um ou vários parágrafos.
Na sequência, expressam em formas e cores, as sensações apreendidas, da técnica que cada um domina, com os objetos coletados, em desenho como o lápis de cor e canetas hidrográficas (Figura 10).

Essa produção coletiva registra o movimento das sensações dos múltiplos, heterogêneos e diversas territorialidades e sensações que habitam o conjunto ferroviário da Estação de Araraquara, atravessando o tempo, os corpos e as ambiências, relatando as diversas ações moleculares que resistem e persistem como potências de um cosmos possível na cidade contemporânea, a serem construídos por todos.

Esses lugares que perderam a funcionalidade inicial e por estes abandonadas, agora habitadas por outros corpos, produz outros sons, tão sensíveis como os originais, em processo de desterritorialização e reterritorialização[4], em constante transformação compondo com o devir e a alteridade, precisam de continuidade com intervenções que não pode ser de limpeza ou higienização, o porvir precisa ser construído coletivamente

4 “Quando, em contato com espaços desconhecidos, busca-se repouso em um lugar de segurança, o modo como saímos deste território diz respeito aos processos de desterritorialização. Esse movimento se relaciona ao errante” (Jacques, 2008, p.7), que ao perder-se acaba se desterritorializado para posteriormente se reterritorializar.

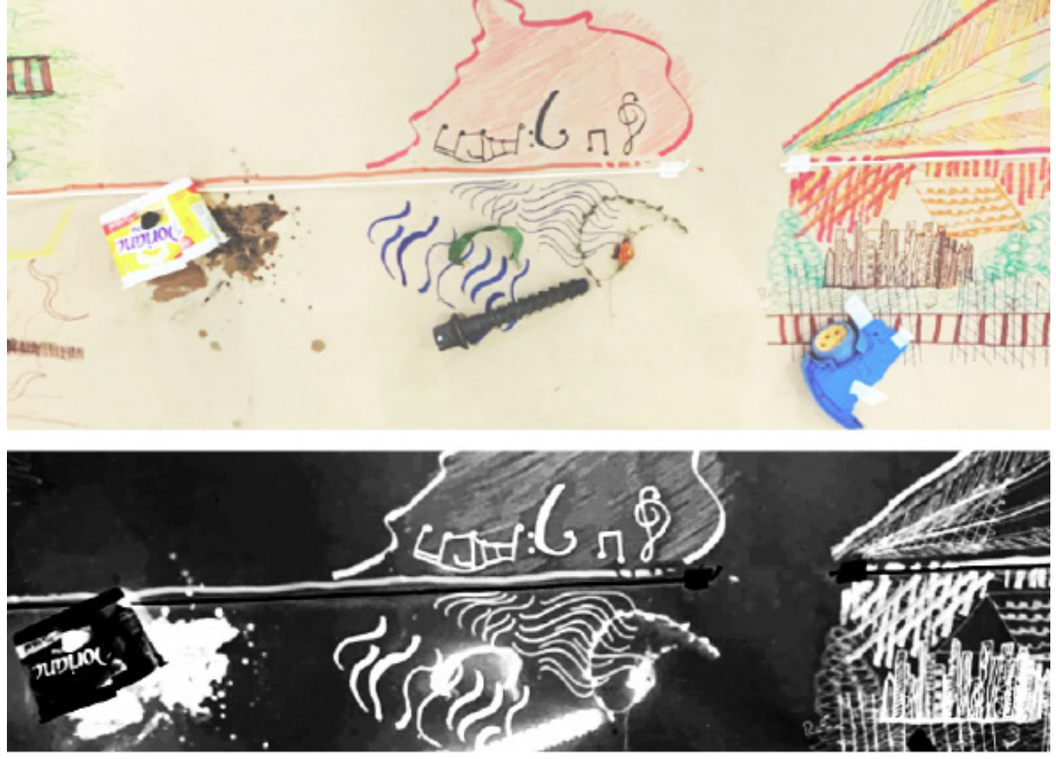


Figura 10 - Cartografia expressiva da experiência. Fonte: Grupos de Pesquisas GPArC e MF.

considerando os heterogêneos afetos que habitam o conjunto ferroviário, de acordo com a expressão da deriva e cartografia realizada.

História Oral e sua prática reflexiva

Como espaço de reflexão, prática metodológica ou como projeto, a história oral tem apurado seu olhar para os modos de planejar, fazer e operar, a partir do diálogo e de pesquisas narrativas, oferecendo uma reflexão sobre como o conhecimento histórico é construído e como as experiências individuais e coletivas formam a narrativa histórica. Portelli (2016) apresenta a história oral como “arte da escuta” e processo de coautoria, no qual questões ligadas à memória, narrativa, subjetividade, afeto e diálogo moldam a própria agenda do pesquisador, resultado dos encontros políticos, culturais, linguísticos e epistêmicos que têm lugar nos diversos territórios da vida.

Ao caracterizar quem pratica história oral como uma comunidade de escutadores, Rovai (2015) nos lembra que para além dos ouvidos, precisamos ter o cuidado com o tempo, a paciência e a sensibilidade constante para reconhecer que o outro contém em si o saber. Seu processo central está diretamente ligado à capacidade do pesquisador ou do entrevistador de ouvir ativamente e com empatia os relatos das pessoas, permitindo que suas histórias sejam compartilhadas de forma respeitosa. Essa “escuta” vai além de simplesmente ouvir palavras; ela envolve um engajamento profundo com o conteúdo, as emoções e as experiências do outro, criando um espaço de confiança, onde o interlocutor se sente confortável para revelar aspectos profundos de sua experiência, muitas vezes carregados de emoção, traumas ou reflexões sobre o passado. A história oral se baseia na ideia de que as experiências pessoais e as vozes dos sujeitos têm um valor significativo na construção do conhecimento histórico.

Na última década, a história oral se fortaleceu como grande ferramenta para a produção de conhecimento sobre a relação dos seres humanos, também como ato político, dever de memória e pertença cultural. Ao ampliar as vozes dos indivíduos cujas experiências não estão representadas nos registros históricos convencionais, ela

ajuda a questionar as narrativas dominantes e as estruturas de poder estabelecidas. Muitas vezes, os relatos orais são provenientes de grupos marginalizados, como comunidades indígenas, populações negras, mulheres, trabalhadores, e pessoas que viveram sob regimes autoritários ou em contextos de opressão. Essas narrativas se tornam formas de resistência e de reinterpretação da história oficial, muitas vezes silenciada ou distorcida.

Rodeghero e Weimer (2021) apontam ainda que fazer história oral oferece uma mescla do tempo do narrado e do tempo da narrativa, um encolhimento do espaço público em prol do privado, o compartilhamento de experiências entre entrevistadores/as e entrevistados/as, refletindo sobre necessidade de falar e de registrar como imperativo para todos/as.

Segundo Santhiago (2021), “depois da eclosão da pandemia a história oral feita no Brasil tem procurado responder às demandas que lhe foram colocadas para o desenvolvimento de ações de documentação urgente, e aos desafios que esses empreendimentos implicam”. Para o autor, em um primeiro momento, essas iniciativas têm se voltado à construção de acervos – seja para “uso futuro” ou para divulgação imediata, com objetivos distintos. De qualquer forma, também no âmbito da pesquisa e da investigação temática e monográfica a história oral tem se mostrado útil e viável, na documentação de crises naturais, políticas, sociais e sanitárias, durante e após seu desenrolar (Cave; Sloan, 2014; Clark, 2009; 2011).

Santhiago, Borges e Rodrigues (2020) mostram como o campo da história oral tem valorizado e apoiado institucionalmente a capacidade reativa da história oral diante de crises, internacionalmente. A variedade dos temas de projetos nesse âmbito demonstra a amplitude das situações de crise nas quais a história oral pode adquirir relevância pública na mobilização em situações urgentes, incluindo guerras, desastres naturais, repressão política, econômica e/ou étnica, de saúde, direitos humanos, ou outros eventos atuais em proporção de crise.

Cada entrevista realizada pela expedição da presente pesquisa[5] trouxe construções dialógicas, privilegiando o relato de experiências individuais que tenham adquirido relevância coletiva, através de entrevistas de história de vida com dez moradores e antigos ferroviários, residentes em trechos férreos da antiga operação ferroviária no estado de São Paulo, na cidade de Araraquara, a partir de temas como as mudanças das relações laborais, de saúde, lazer e de afetos, entre outros.

Assim, justifica-se que este artigo assuma uma ampla discussão sobre os desafios metodológicos, éticos e políticos da mobilização da história oral como ferramenta para documentação de sistemas de transporte e a gestão pública de seus vestígios, a partir dos diversos aspectos da vida social, contribuindo assim, para a compreensão de que a escuta, por meio do instrumento de pesquisa mobilizado, permite compreender dinâmicas mais amplas sobre modos de identificação e reconhecimento das territorialidades das cidades. Denominam-se de territorialidades essas marcas da coletividade impressas em um território, para compreender e apreender esse processo de apropriação do espaço e de constituição de uma identidade. Esses territórios, muitas vezes, guardam memórias e práticas que não estão visíveis nas narrativas oficiais ou nos registros históricos formais, mas que continuam a influenciar a dinâmica social e cultural do tempo presente.

5 As abordagens e os instrumentos metodológicos utilizados obedeceram aos procedimentos éticos estabelecidos para a pesquisa científica em Ciências Humanas.

Naquele tempo era bem diferente aqui, não tinha uma praça e era um campinho né. Não tinha praça, já tinha o campo da ferroviária, que isso aí já é mais antigo, não é? E... E a gente... E aqui morava outras pessoas né, que foi mudando. Então a gente veio para cá, agora depois parou a ferrovia praticamente, não é? A ferrovia não tem mais... infelizmente, a ferrovia acabou, não é? Porque hoje é só carga. Não tem mais nada. Mas maioria que mora aqui em torno da ferrovia já mora pelo menos uns trinta e pouco anos. Então as vezes eu vou sair e o meu vizinho sabe que eu vou sair. As vezes pega, praticamente toma conta da casa. Ou qualquer coisa dá um alô para ele, um outro aqui... Então a gente tem a vantagem de ser isso aí. Tem lugar que o vizinho não conhece o outro, não sabe nem o que é. Aqui a gente conhece todos os vizinhos praticamente, não é? Porque todos aqui moram a praticamente a trinta anos também [riso]. Então a gente se conhece ainda, apesar de ter mudado muita coisa! Então aqui a gente tem amizade com tudo eles ainda, então está bom. Então, tem essa vantagem. Porque... não tem mais segurança como antes, mas a gente pode contar com os vizinhos (José Roberto).

Meu marido era ferroviário e trabalhava na Fepasa. Aliás, eu conheci meu marido no trenzinho da máquina de... lenha, lá em Terra Roxa, São Paulo. Tinha a estaçãozinha que tinha aquele trem maria fumaça, chamava. Conheci ele lá, trabalhava lá porque lá tinha o trem. Com o passar do tempo, a gente se casou, com o passar do tempo arrancaram tudo aquilo lá, mudaram tudo aquilo lá e transferiram ele pra Bebedouro. Aí transferiram ele pra cá, pra Araraquara. Aí nós viemos pra cá e entramos aqui nessa casa. Conseguimos comprar essa casa quando a Fepasa começou a vender, nós conseguimos aqui. Mas aqui era super diferente, eu podia sair de casa, eu não tinha aqui o muro alto, era baixinho, eu podia sair, trabalhar, meus filhos ficavam aqui, não tinha problema nenhum, nenhum. Hoje em dia você não pode ficar sem o portão trancado, entendeu? Hoje em dia você não tem mais essa liberdade. Meus filhos foram criados aí na rua, foram criados ai na pracinha, era assim. Era muito bom, só que agora eu não sei, as pessoas mudaram né, porque as pessoas mudam e mundo também. Era bom, foi bom, meus filhos tiveram uma infância boa. Subiam em árvores, eles, meu filho caçula aprontou até, mas foi uma coisa boa. Porque também, na época não tinha celular, não tinha, magina, não tinha mesmo. Então vivia pra rua e a gente confiava também, porque não tinha problema de droga. Hoje em dia você não pode ir ali na praça ao lado da estação ferroviária. Experimenta ir ali na praça pra você ver como que está aquilo ali. Eu estou falando dessa porque eu moro aqui perto e eu frequento ali. Podia deixar, agora não pode, mas na época podia ficar tranquilo, não tinha nada disso (Alexandrina Braga).

Agora é só trem de cargueiro, só. Passageiro não tem mais faz tempo, faz muitos anos, desde que venderam a Fepasa não tem mais passageiro, nossa faz muitos anos, mas era muito bom. Muito bom mesmo! Ai, dá saudade! A gente saia com as crianças pequenas meia noite, descia e ia lá na estação a pé porque não tinha ônibus pra gente pegar o trem e ir pra São Paulo, chegava lá em São Paulo de madrugada, sete, oito, nove horas da noite. Mas era muito bom, no trem tinha tudo que você queria, sabe? Tinha o carrinho do lanche, mas era muito bom, era divertido. Agora hoje em dia só cargueiro, só

> carga. Meu filho fala que tem trem assim o dia inteiro, a noite inteira, mas é cargueiro né. Vai pro Mato Grosso, não sei pra onde. Mas faz uns dois anos que eu não vou mais na estação ferroviária. Mas lá na estação era... tinha feira dos assentados. Eles faziam uma feira de verduras, de quinta feira, uma feira muito boa, era muito boa! Mas a gente percebia o abandono sabe, o mato, os trens abandonados, a estação, dava saudade daquele outro tempo (Débora Basso).

A história oral permite que as histórias dos moradores, trabalhadores e outros sujeitos que viveram ou vivem nesses espaços ferroviários sejam contadas a partir de suas próprias perspectivas. Muitas vezes, essas vozes podem ter sido marginalizadas ou silenciadas pelas narrativas dominantes. Ao ouvir essas pessoas, é possível entender como elas percebem e se identificam com esses territórios, reconhecendo a importância de elementos que podem não ser reconhecidos oficialmente, mas que são profundamente significativos para a identidade local, como por exemplo as mudanças nas atividades de lazer, analisadas a partir da transformação do próprio território.

> Aqui no bairro tem a igreja católica ali, Nossa Senhora das Graças que eu vou sempre. Único lugar que eu vou. Toda semana, eu vou assim, na ginástica ali no Cear, que fica um pouquinho pra lá da frente, do campo da ferroviária. Vou lá segunda, terça, quarta e quinta, vou lá. Vou ali, vou ali no bar. Sabe, tem o boteco ali da esquina, às vezes sexta-feira meus filhos “vamos mãe”, a gente vai, toma uma cervejinha, come uma panceta, gente boa. Meu vizinhos aqui são todos bons. Não são aqueles de antigamente, mas os vizinhos que eu tenho aqui são ótimos. Se eu precisar eles me ajudam, se precisar de mim eu estou lá sempre ajudando também, ficar doente eu estou pronta. São assim, nós somos unidos aqui também. Eu não posso falar mal de jeito nenhum. Ó, o lugar quem faz é a pessoa. É a pessoa que faz, qualquer lugar que você for, é você, é você que tem que ser o melhor, pra você transmitir pras outras pessoas também. Entendeu? É assim. E assim eu ensinei meus filhos. Meus filhos são muito queridos aqui, meu filho mais velho jogou na ferroviária muito tempo, era um ótimo jogador, mil novecentos e noventa, noventa e quatro, ele era um ótimo jogador do ferroviária (Alexandrina Braga).

> Brincadeiras de criança assim, eu tive só lembrança boa aqui, brinquei muito com meus vizinhos que hoje não moram mais ai, quando eles eram crianças também, o pessoal dali, as meninas que moravam ali também, já não existe mais, muitos avós deles já morreram , num tem mais ninguém assim, praticamente, da minha infância, aqui no bairro mais. Brinquei muito ali no campinho da atlética da ferroviária. Que eu acho que os proprietários dessa área, que iniciou a ferrovia, eles abandonaram porque tem um potencial enorme a área, esse campinho na verdade ele sempre foi assim, meio que abandonadinho, nunca foi melhor que isso não, pessoal vem jogar futebol de várzea todo domingo, aí eu escuto a galera fazer até é..grito de guerra, dos jogos e tal, mas é um futebol de várzea comum, num tem um investimento assim pra um benefício mesmo pra comunidade, tanto é que o espaço aqui tá todo tomado de mato, tem esse terreno que meu avô cuida de quando ele mudou nessa casa e que como ele não pode mais, outro dia eu tomei a frente e fui capinar o terreno, porque eu não gostaria que ele se transformasse em um estacionamento (Débora Basso).

Ao falar sobre as mudanças nas atividades de lazer em um espaço ferroviário, é importante reconhecer não só as transformações urbanísticas, mas também as histórias e memórias que as pessoas compartilham sobre como interagiam com esse espaço ao longo do tempo. A transformação desses espaços não se resume a uma simples modificação física ou funcional. Ela afeta diretamente a memória coletiva das comunidades. A memória das pessoas sobre os tempos em que o trem era uma parte integral da vida cotidiana traz à tona não apenas o aspecto da mobilidade, mas também de encontros, despedidas, tristezas e viagens emocionantes. O trem, a estação e os arredores foram, e ainda são, mais do que simples pontos de passagem — são locais carregados de emoções e de significados que marcaram, e continuam a marcar, a história da cidade de Araraquara e de seus habitantes.

Dessa maneira, reconhecemos que as memórias são múltiplas, coletiva/social e individual, e seus usos são permeados por representações, subjetividades, expectativas e disputas, que segundo Portelli (2016), enquanto elaborações do vivido, foram consideradas em suas subjetividades, esquecimentos, distrações e silêncios.

> Mas eu lembro, eu lembro ainda do tempo que tinha trem de passageiro, tinha trem de passageiro. Às vezes eu ia pra Barretos visitar a minha mãe no trem de passageiro. Demorava demais, mas era um transporte que a gente não pagava por ser da ferrovia. Então a gente tinha carteirinha para poder viajar. Falar que era um tempo muito bom? Não, não era. Não era. As pessoas tinham todo esse orgulho, esse nariz empinado, mas não era bom. Ai se ganhavam muito bem. Não, não ganhava. O que tinha era bastante possibilidade. Tipo assim, tinha a casa pra morar e vinha descontado tipo dois reais do pagamento da casa.Porque mudou né o caminho da ferrovia, mudou.Então o trem não passa mais aqui, passa lá por cima. Então tá tudo abandonado, virou um matagal no meio da cidade. Faz o que, uns oito anos, vai fazer oito anos que está esse prefeito aí, ele está no segundo mandato. Um prefeito antes dele tinha feito um projeto de fazer uma, uma área, de tirar os trilhos, fazer alguma coisa ali sabe, mas aí ele saiu e esse prefeito deixou abandonado. Tá tudo abandonado, sabe (Ercilia Lino)

> Quando eu era pequeno a gente ia para São Paulo, por exemplo. Pegava o trem aqui às dez e oito da noite, quando o trem apitava tem gente que acertava o relógio porque era dez e oito e ponto, não é? Agora não tem mais nada. Agora passa de vez em quando algum trem de carga. Não tem mais nada da ferrovia praticamente. A contadoria, que era a parte do escritório da ferrovia também, hoje mudou tudo, não tem quase nada da ferrovia lá. Então eles acabaram com tudo. E não tem jeito de voltar. Então tem que ir daqui para frente, sempre na frente (José Roberto).

> Na nossa infância nós vinhamos de São Paulo pra cá de trem né. Pegava em Jundiaí e vinha pra cá. Então, acho que ele faz muita falta. Se os governantes fossem bem inteligentes, o trem ele não ia acabar, essa linha não deveria sair; ela deveria ser como antigamente trazer turista pra cidade, por exemplo. O trem vinha pra Araraquara, que a gente vinha de São Paulo pra cá visitar os parentes de trem, e era muito legal, barato e uma viagem tranquila. Então, eu acho que o trem é... Ele deveria continuar, pelo menos nos finais de semana, ali na sexta à noite, sábado. Que nem antigamente ter garçom, ter cozinha sabe?! Lindo né, aquelas pessoas bem chique que hoje não

> se vê mais. Então a gente lembra dessas coisas. Na nossa infância era muito lindo assim, as pessoas passeando; todo mundo com as suas malas e conhecendo outros lugares de trem. E hoje acabaram com tudo. Passaram com o trator derrubaram tudo.Os trem todos de inox, lindos que fazia a viagem de passageiro pra cá, tudo lá jogado. E a nossa riqueza tudo as linhas, tudo abandonado, os postes de luz postes tudo jogado, os vagão tudo enchendo de dengue (Neide Aparecida Cruz).

As narrativas podem ajudar a entender como as pessoas se apropriam dos espaços urbanos e constroem suas identidades. Mesmo quando um território perde seu papel produtivo, ele ainda pode ser reconhecido e valorizado por suas características culturais, afetivas ou históricas. A história oral contribui para o reconhecimento de uma identidade coletiva ligada ao lugar, mesmo que esse espaço tenha mudado sua função original, destacando a arquitetura, a paisagem, as práticas cotidianas e as histórias locais que formam a identidade singular do território e da cidade.

Ler a cidade, como sabemos, é apostar em determinadas histórias, memórias, sentidos e sujeitos. Em outros termos, para orientar o olhar e a interpretação é preciso escolher quais linhas de força seguir. No desafio de escovar a história a contrapelo, pelo avesso e por dentro, será preciso escavar outros acontecimentos e subjetividades barrados pelas narrativas hegemônicas.

Assim, a escuta sensível dentro da metodologia de história oral vai além do simples ato de ouvir. Ela envolve uma escuta atenta, empática e reflexiva, com o objetivo de captar as nuances, emoções e significados que as pessoas atribuem às suas experiências. Essa escuta requer uma postura ativa do pesquisador, que deve ser capaz de interpretar e compreender o depoimento não apenas pelas palavras ditas, mas também pelo contexto, pelo tom de voz, pelas pausas, pelos silêncios e pelos gestos que acompanham a fala.

Nesse sentido, as narrativas coletadas pela história oral podem ser vistas como um mapa subjetivo da experiência, representando a maneira como as pessoas percebem e constroem seus mundos. Ao mapear as histórias de vida e as memórias de diferentes sujeitos, a história oral pode revelar como o espaço ferroviário, suas paisagens e os ambientes sociais são vividos e compreendidos de maneiras diversas. Por sua vez, a cartografia e a deriva ajudam a contextualizar essas histórias dentro de um espaço mais amplo, enquanto também possibilitam a reinterpretação dos lugares com base nas trajetórias dos sujeitos, permitindo que o indivíduo ou grupo se deixe levar pelas impressões e conexões que surgem ao percorrer lugares. Esses procedimentos metodológicos se cruzam no foco em experiência vivida, subjetividade e percepção.

Caminho que se abre

A experimentação realizada se mostrou potente na aproximação da cartografia e história oral mesmo em um momento inicial de composição. Elas se complementam para narrar a realidade e a produção de vida das cidades, considerando os diversos corpos que a habitam.

Ao mapear as histórias de vida e as memórias dos sujeitos, é possível perceber como o espaço, antes marcado pela atividade ferroviária, continua a ser vivenciado de formas diversas, carregando significados que ultrapassam sua funcionalidade original. A deriva e a cartografia, ao permitirem uma leitura sensível e imersiva do território, possibilitam novas interpretações dos lugares, conectando o passado ao presente através das

trajetórias pessoais. A história oral, por sua vez, ao amplificar a voz de moradores e antigos ferroviários, revela a subjetividade e as memórias que moldam a identidade local, reconhecendo que as memórias são múltiplas, coletiva/social e individual, e seus usos são permeados por representações, subjetividades, expectativas e disputas. Em conjunto, essas metodologias não só ampliam a compreensão sobre a cidade de Araraquara, mas também evidenciam a importância da experiência vivida, da memória coletiva e da percepção individual como instrumentos de reconexão com o espaço urbano e seus significados profundos.

Nesse processo em constante movimento de transformação de seus contextos políticos, econômicos e sociais, se afastam dos modelos, das uniformizações e das padronizações dos modos de viver a cidade, atravessando a multiplicidade, heterogeneidade e diversidade que habitam a cidade contemporânea (Figura 11).

As lacunas e os ruídos entre os procedimentos metodológicos sempre permanecerão neste movimento, no entanto, se aproximam com intensidade da apreensão e cognição das questões subjetivas das experiências vividas pelas pessoas na cidade. Nesse sentido, é um caminho que se abre para novas experimentações.

Agradecimentos

Este processo desenvolvido faz parte das expedições técnico-científicas realizadas pela Pesquisa Regular Processo FAPESP no. 2022/15050-2 – “Sistemas de produção do transporte: metodologias multidisciplinares em história do transporte e patrimônio industrial”.

Referências

CARERI, Francesco. *Walkscapes: O caminhar como prática estética.* São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

CARERI, Francesco; CHAPARIM, Matheus Alcântara Silva; CAON, Paulina Maria. 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, 2022.

Figura 11 - A cidade da multiplicidade, heterogeneidade e diversidade. Fonte: Grupos de Pesquisas GPArC e MF.

CLARK, Mary Marshall. Field notes on catastrophe: Reflections on the September 11, 2001, Oral History Memory and Narrative Project. In: RITCHIE, Donald A. (Org.). *The Oxford Handbook of Oral History.* New York: Oxford, 2011. p. 255–264.

CLARK, Mary Marshall. Vídeo-testemunhos sobre o holocausto, história oral e medicina narrativa: a luta contra a indiferença. *Oralidades*, v. 6, p. 150–166, 2009.

CAVE, Mark; SLOAN, Stephen M. (Orgs.) *Listening on the Edge: Oral History in the Aftermath of Crisis.* Oxford: Oxford University Press, 2014.

DEBORD, Guy. *Teoria da deriva.* Original de 1956, publicado na revista *Les Lèvres Nues* e republicado na *IS 2* em 1958. In: *Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade.* Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

DELEUZE, Gilles. *Espinosa: Filosofia prática.* São Paulo: Escuta, 2002.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs – vol. 1: Capitalismo e esquizofrenia.* 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2011.

FERREIRA, Marieta de Moraes; SANTHIAGO, Ricardo (Orgs.). *O desafio do diálogo: reflexões sobre história oral nos 30 anos da ABHO.* 1. ed. São Paulo: Letra e Voz, 2024.

HIRAO, Hiroshi; TAROCCHI, Claudio Salgado; FRASCARELI, Marcia Barone. Walking and expressing the city collectively, a teaching-learning experience in the Postgraduate Program in Architecture and Urbanism. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, v. 12, p. 307–318, 2024.

JACQUES, Paola Berenstein. *Elogio aos errantes.* Salvador: EDUFBA, 2012.

JACQUES, Paola Berenstein. Corpografias urbanas. *Arquitextos*, São Paulo, ano 08, n. 093.07, Vitruvius, fev. 2008.

KASTRUP, Vera. A escrita cartográfica e a dimensão coletiva da experiência. *Revista Interinstitucional Artes de Educar*, v. 9, p. 160–175, 2023.

KASTRUP, Vera. O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Vera; ESCÓSSIA, Luiz Paulo. *Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade.* Porto Alegre: Sulina, 2009.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Vera; ESCÓSSIA, Luiz Paulo. *Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade.* Porto Alegre: Sulina, 2009.

PORTELLI, Alessandro. *História oral como arte da escuta.* 1. ed. São Paulo: Letra e Voz, 2016.

POZZANA, Luiz Augusto. A formação do cartógrafo é o mundo: corporificação e afetabilidade. *Fractal: Revista de Psicologia*, v. 25, n. 2, p. 323–338, 2013.

ROCHA, Eloísa. Revolucionar. In: ROCHA, Eloísa; SANTOS, Tânia Bianchi. *Verbolário da caminhografia urbana.* Pelotas: Editora Caseira, 2024.

ROCHA, Eloísa; SANTOS, Tânia Bianchi. 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: 15 maio 2025.

RODEGHERO, Carla Simone; WEIMER, Raquel Adorno. Pode a história oral ajudar a adiar o fim do mundo? Covid-19: tempo, testemunho e história. *Revista Estudos Históricos*, v. 34, n. 74, 2021.

ROVAI, Marta Gouveia de Oliveira. A ética da escuta: o desafio dos pesquisadores em história oral. *Testimonios*, n. 4, p. 109–120, jan. 2015.

SANTHIAGO, Ricardo. Levantando a quarta parede: história oral e entrevistas públicas. *Estudos Ibero-Americanos*, v. 47, n. 2, p. e37272, 20 maio 2021.

SANTHIAGO, Ricardo; BORGES, Viviane Trindade; RODRIGUES, Rogério Rosa. O devir público da história no tempo presente: outras linguagens, outras narrativas. *Revista Canoa do Tempo*, v. 12, n. 01, p. 13–38, 7 out. 2020.

SPINOZA, Baruch. *Ética.* Tradução de Tomaz Tadeu. 2. ed. Belo Horizonte: Editora Autêntica, 2009.

ENTRE TEMPOS E TRILHOS
O palimpsesto do pátio ferroviário de Rio Grande/RS

BETWEEN TIMES AND TRAILS
The palimpsest of the railway yard in Rio Grande/RS

Alexsandra de Los Santos[1], Antonio Soukef Junior[2] e Aline Montagna da Silveira[3]

Resumo
Este artigo é parte da pesquisa de mestrado da autora, que integra o Projeto "Cidades de médio porte do extremo do sul do Brasil e em zona de fronteira: qualificação e proposição de espaços públicos sensíveis às relações intergeracionais, inclusivas e sustentáveis" do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), o estudo recebe apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) por meio de uma bolsa de pós-graduação. A pesquisa tem como objeto de estudo a Linha Férrea Rio Grande - Pelotas - Bagé, com enfoque no estudo do palimpsesto (Pesavento, 2004) dos pátios ferroviários das três cidades supracitadas. Neste texto será apresentado a cronologia construtiva do pátio ferroviário da cidade de Rio Grande (RS). Para tanto, foi utilizado a cartografia, as fotografias, a documentação arquitetônica e os Relatórios da VFRGS.
Palavras-chave: arquitetura e urbanismo, patrimônio cultural, patrimônio ferroviário, ferrovia, Rio Grande/RS.

Abstract
This article is part of the author's master's research, which is part of the Project "Medium-sized cities in the extreme south of Brazil and in the border area: qualification and proposition of public spaces sensitive to intergenerational, inclusive and sustainable relations" of the Postgraduate Program in Architecture and Urbanism (PROGRAU) at the Federal University of Pelotas (UFPel), the study receives financial support from the National Council for Scientific and Technological Development (CNPQ) through a postgraduate scholarship. The research object of study is the Rio Grande - Pelotas - Bagé Railway Line, focusing on the study of the palimpsest (Pesavento, 2004) of the railway yards of the three aforementioned cities. This text will present the construction chronology of the railway yard in the city of Rio Grande (RS). To this end, cartography, photographs, architectural documentation and VFRGS reports were used.
Keywords: architecture and urbanism, cultural heritage, railway heritage, railroad, Rio Grande/RS.

1 Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Pelotas (Prograu/UFPel).
2 Professor Visitante do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU).
3 Professora Associada do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb) e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU).

Ferrovias no Brasil e no Rio Grande do Sul

Seguindo a vertente mundial, o desenvolvimento das linhas férreas no Brasil ocorreu em locais próximos a grandes produções, "(...) sendo construída em áreas onde se cultivava a borracha, o algodão, o açúcar e, especialmente, o café, principal produto exportado entre a década de 1850 e a Primeira República." (Soukef Junior, 2017, p. 1). Nesse sentido, a ferrovia no país surge como a alternativa mais rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café (Ransolin, 1999).

A concessão e exploração das linhas era fundamental para que houvesse articulação entre o empreendimento econômico e as práticas políticas. Diante disso, políticos e empreendedores adquiriram o título para construção de estradas de ferro e, "...com este título, negociavam parceiros e instituíram um grupo fundador, que realizava lucros significativos ao pagar ações aos que tinham obtido a concessão, sem despender para isto nenhum capital." (Lanna, 2012, p. 10).

Os projetos para linhas férreas no Brasil começaram a difundir-se na década de 1850, quando foram inauguradas as primeiras ferrovias no país, fazendo com que houvesse um aumento exponencial de projetos de estradas de ferro em discussão nas Assembleias Provinciais. As iniciativas no país tinham como principais financiadores os ingleses, que ao desenvolverem seu setor de bens de capital, utilizaram o conhecimento em ferrovias para consolidar as bases para a sua dominação mundial. Isso se deve ao fato de que, além do material de ferro para construção de estradas, estações, e máquinas, lançava sua mão-de-obra especializada (Lanna, 2012). De acordo com a autora, a

> Garantia de juros e privilégio de zona, permitindo monopólio na exploração ferroviária e acesso especial a imensas glebas, num momento em que se regularizava a propriedade da terra no Brasil, constituíram os mecanismos centrais de atração de investidores, seja no Império, seja na República (Lanna, 2012, p. 9).

No Rio Grande do Sul, os primeiros projetos começaram a ser discutidos por volta de 1866. Entretanto, como província limítrofe, a região sul necessitava de um tratamento diferente. Dessa forma, o estado teve um projeto de viação em rede, contrariando as experiências do restante do país, nas quais as estradas de ferro não possuíam nenhum plano regional e ficavam à mercê das elites locais (Ransolin, 1999). A zona de fronteira teve um papel primordial nos projetos de malha ferroviária para o estado, uma vez que as disputas pelo território vinham desde o período colonial. Portanto, há a necessidade de construir estradas de ferro com o intuito de proteger o estado limítrofe contra a agressão estrangeira e o contrabando.

No sul do Estado e em na zona de fronteira, outra estrada de ferro teve sua construção aprovada no mesmo Decreto Imperial de 1873, o qual autorizou a Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana (Finger, 2013). Denominada Tronco Sul, a linha foi planejada para ser realizada em duas etapas, sendo a primeira "(...) de Rio Grande a Bagé, e passando por Pelotas, Pedras Altas e Candiota, onde ramais partiriam rumo às minas de carvão; a segunda, ligaria Bagé a Alegrete, passando por Dom Pedrito e Rosário." (Dias, 1986, p. 126). A proposta tinha como justificativa a mesma do restante do estado, de proteção da produção contra o comércio fronteiriço. Como afirma Ransolin,

> O trem poderia combater o tradicional contrabando, lesivo aos interesses do país. As linhas férreas facilitariam e atraíram os imigrantes, essenciais para o povoamento da zona fronteiriça, pois o latifúndio pecuarista existente não exigia muitos braços. Enfim, apresentava um conceito mais abrangente de segurança na fronteira,

> que não era meramente de proteção militar do território, e sim de povoamento e desenvolvimento da região, além da preocupação com os elementos produtivos do país, ameaçados pelo contrabando (Ransolin, 1999, p.16).

A questão militar era tão importante para a construção da linha que, em um estudo[4] realizado em 1876 por Eduardo José de Moraes[5], nota-se esta preocupação. Em um trecho, o engenheiro questiona o traçado principal até Bagé pois,

> (...) apesar de sua importância, não deve ser servida pelo traçado principal da linha férrea sul, porque, achando-se esta cidade situada muito próxima a fronteira, obrigaria grande extensão da estrada de ferro projetada a correr próxima e paralela à nossa linha divisória; o que seria inconvenientíssimo sob o ponto de vista militar, além de dificultar as condições técnicas do traçado, que assim seria obrigado, aumentando inutilmente o seu percurso, a abandonar um ponto da coxilha[6] ou do grande planalto (...) (Moraes, 1876, p. 273)[7].

Este estudo também descreve a região da linha como pouco povoada. Mesmo considerando os moradores das estâncias, possui longos trechos despovoados. Entretanto, finalizados os estudos, ficou a cargo do governo imperial a resolução sobre o trajeto definitivo. Como resultado, a linha foi construída seguindo o traçado de Rio Grande a Bagé, conectando os interesses comerciais da região.

A investigação sobre os remanescentes dessa linha férrea apresentado neste texto faz parte da pesquisa de mestrado em andamento da autora, e tem como objeto de estudo a Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé, localizada na região sul do Rio Grande do Sul, incorporada à extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) em 1959. Seu objetivo principal é analisar a espacialidade dos pátios ferroviários pertencentes à Estrada de Ferro supracitada, por meio de mapeamentos com sobreposições e/ou remoções de camadas ao longo do tempo, a partir do entendimento desses remanescentes como um palimpsesto (Pesavento, 2004) que a autora define como sendo

> (...) os pergaminhos nos quais se apresentava a escrita sucessiva de textos superpostos, mas onde a raspagem de um não conseguia apagar todos os caracteres antigos dos outros precedentes, que se mostravam, por vezes, ainda visíveis, possibilitando uma recuperação (Pesavento, 2004, p. 26).

Tendo em vista o objeto desta pesquisa, será utilizado como campo metodológico a Arqueologia Industrial, método interdisciplinar que se debruça no estudo de todos os vestígios remanescentes do processo industrial, sejam eles materiais e/ou imateriais. Diante disso, os procedimentos metodológicos seguirão as categorias pertencentes a este campo, sendo eles: Documentos, artefactos, estratigrafia, estruturas, implantações humanas, paisagens naturais e urbanas (Carta de Nizhny Tagil, 2003).

4 Estudos definitivos da linha de Cangussú variante da estrada de ferro do Rio Grande a Alegrete: memoria justificativa apresentada, 1876. Acervo da Biblioteca do Senado Federal.
5 Engenheiro Geógrafo e Civil pela Escola Central do Império. Foi também Intendente de Obras do Rio de Janeiro.
6 Coxilha é uma denominação para uma colina, geralmente coberta por pastagem, que pode ser de pequeno, médio ou grande porte. Essas elevações no terreno são muito comuns no Rio Grande do Sul e no Uruguai, no bioma Pampa.
7 Este trecho teve uma correção na grafia.

Neste artigo, será apresentado o mapeamento parcial do Pátio de Rio Grande, tendo em vista que a pesquisa ainda se encontra em andamento. As fontes documentais permitiram investigar e apresentar graficamente, além da espacialidade, as temporalidades construtivas, por meio de fotografias históricas, de projetos arquitetônicos, de relatórios da VFRGS e da cartografia. Esta investigação justifica-se uma vez que, além dos estudos históricos e documentais, analitícos e descritivos, iconográficos e comparativos,

> Devem-se registrar e analisar os edifícios, tanto aqueles destinados à produção propriamente dita, quanto os demais tipos de construção que podem compor o complexo (como escola, ambulatório e moradia) - com sua configuração arquitetônica e espacial, suas técnicas e sistemas construtivos. (...) É necessário ainda dar a implantação desses edifícios e sua articulação com o bairro, a cidade ou território, suas relações com os meios de transporte, etc. (Kühl, 2008).

O Pátio Ferroviário

Os pátios ferroviários, juntamente com as Estações principais, ocupavam uma grande extensão dentro das cidades com todo um aparato para o funcionamento da linha. Eram compostos por armazéns, oficinas, depósitos, áreas para limpeza de locomotivas, carvoeiros, salas de inspeção, casas de lubrificantes, fornos de areia, balança, espaços administrativos, área para descarga de cinzas, usinas, ferraria, carpintaria, silos, guindastes, caixas d'água, e a mesa giratória de locomotivas. Além disso, este espaço era composto por Casas de Engenheiros, Vilas Operárias, Sedes de Sindicatos, entre outros. De acordo com Freire (2017),

> O pátio ferroviário tem um papel fundamental no âmbito da logística operacional de uma rede, uma vez que os nexos entre o sistema de objetos e o sistema de ações produzem arranjos estruturais e interações possíveis de viabilizar funções como: formar composição ferroviária, abastecer, carregar, manter, reparar, abastecer, morar, etc. (Freire, 2017, p. 50).

Este espaço poderia ser constituído de diversas maneiras e com distintos portes e complexidade, de acordo com as demandas e a logística da empresa. Por vezes, as edificações também trocaram de função dentro do mesmo pátio para atender a evolução técnica e tecnológica de determinado período. Ademais, podem guardar a materialidade estratificada ao longo do tempo, transmitindo na espacialidade atual o conhecimento sobre a funcionalidade do pátio ferroviário (Freire, 2017). Nesse sentido, compreender sua espacialidade é fundamental para a preservação do patrimônio industrial da região.

O Pátio Ferroviário de Rio Grande

A cidade de Rio Grande ganha importância nas décadas seguintes da reconquista portuguesa, 1970, com a exportação da produção proveniente das charqueadas pelotenses, tornando-se assim "um importante centro econômico da capitania." (Torres, 2008, p. 11). No início do século XIX, em 1804, instala-se a alfândega, afirmando a importância da localidade para o comércio de mercadorias e matérias-primas. Posteriormente, em 1835, por lei provincial, criou-se a cidade de Rio Grande (Torres, 2008).

Figura 1 - Conjunto de fotografias do Pátio Ferroviário de Rio Grande em 1884 e 1885. Fonte: 1. Museu do Trem de São Leopoldo; 2 e 3. Acervo do Augusto Amoretty disponível em Itaú Cultural.

No final do século, registram-se diversas intervenções de cunho industrial, entre as quais se destacam o início da implementação da iluminação a gás, conduzida por uma companhia inglesa, bem como a inauguração do cais do Porto Velho e a instalação da Fábrica Rheingantz, ambas datadas de 1873. Em 1876 iniciou-se a discussão na Assembleia Provincial para a exploração dos bondes urbanos, os quais foram inaugurados em 1884, juntamente com a linha férrea.

Diante disso, constata-se o papel fundamental da cidade para o escoamento da produção e, consequentemente, para a estrada de ferro. Dessa forma, torna-se evidente a relevância deste pátio ferroviário não apenas como ponto inicial e final da linha, mas também para sua construção e manutenção.

No ano da inauguração da linha (1884), o espaço possuía poucas edificações, com destaque para o edifício da estação. Implantado em uma área de expansão da cidade, o entorno do pátio ainda não era suficientemente urbanizado, caracterizando-se como um terreno com dunas de areia. Esta análise foi possível por meio dos registros realizados por Augusto Amoretty, no ano de 1884 e por fotografias encontradas no acervo do Museu do Trem de São Leopoldo, datadas de 1885 (Figura 1). Na foto em tons de sépia, observa-se a paisagem nas proximidades do pátio, bem como os edifícios construídos ainda no primeiro ano da ferrovia, os quais estão presentes em outras fotos a menor distância, reveladas em escala de cinza. Por meio destas fontes foi possível realizar o primeiro mapeamento destas edificações (Figura 2).

Nas primeiras décadas do século XX o pátio de Rio Grande sofreu inúmeras transformações. De acordo com o Relatório do Ministério de Obras Públicas, em 1913

Figura 2 - Pátio Ferroviário de Rio Grande em 1884. Fonte: A autora, 2025.

realizou-se a construção de dois galpões.

O início do século XX também foi determinante para a recém-criada VFRGS[8], tendo em vista a transferência da sede da ferrovia para Santa Maria. De acordo com a direção da companhia, o motivo para a mudança foi o fato da cidade ser o local de entroncamento das mais importantes estradas de ferro do Estado. De acordo com o periódico “A Máscara”, essa decisão contrariou os interesses dos comerciantes de Porto Alegre,

> O nosso comércio faz questão de que os escritórios centrais da V.F.R.G.S.se conservem nesta capital e tem toda a razão. (...) Entretanto, e infelizmente, o alto comércio de Porto Alegre nada conseguirá. Além da Viação fazer o que entende, possui a alta virtude de ter como advogados nomes influentes - deputados federais, etc. (...) E si não é esse o motivo, essa mudança só se justifica por outro ainda mais grave, que é querer fugir da vigilância, nem sempre tomada em consideração, que o nosso comércio exerce sobre as irregularidades da Viação Férrea do Estado do Rio Grande do Sul (A Máscara, 1918, p. 20)[9].

8 O motivo para criação da VFRGS teve origem nos problemas econômicos enfrentados pela empresa Compagnie Auxiliaire de Cherníns de Fer au Brésil, a qual tinha a concessão da linha, consequência do início da Primeira Guerra Mundial. Essa crise culminou na greve dos ferroviários em 1917. Além disso, a conservação inadequada da linha, bem como os conflitos gerados com os trabalhadores e setores produtivos, resultaram na encampação pelo Estado, dando origem à Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS).

9 Grafia atualizada pela autora.

Figura 3 - Pátio Ferroviário de Rio Grande até a década de 1920. Fonte: A autora, 2025.

As décadas que se seguiram à encampação, trouxeram inúmeras transformações para as estradas de ferro gaúchas. O pátio ferroviário de Rio Grande sofreu grandes alterações, com a inserção de novas edificações e/ou ampliações dos espaços já existentes.

O Relatório da VFRGS de 1927 descreve que foi realizada a reforma geral e pintura na plataforma da Estação Central, bem como reparos nas oficinas de locomoção. Já no Relatório de 1929 foram indicados os trabalhos em andamento da construção do Depósito de Inflamáveis e a remodelação das oficinas. Nesse mesmo ano, foi elaborado um projeto arquitetônico voltado à ampliação da área destinada à funilaria, o que possibilitou uma compreensão mais aprofundada do funcionamento interno das oficinas. Ademais, com base na cartografia das duas primeiras décadas do século XX, tornou-se viável mapear as novas edificações presentes no pátio (Figura 3)

Na década de 1930, a preocupação com a diminuição de despesas norteou as diretrizes da empresa, considerando que o Relatório de 1931, assinado pelo então Diretor Geral Engenheiro Fernando Olyntho de Abreu Pereira, e apresentado ao Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Dr. Francisco Rodolpho Simch, afirmava que

> Ainda com o intuito de diminuir as despesas de custeio, a administração vem introduzindo constantes aperfeiçoamentos nos órgãos das locomotivas destinados à queima eficiente e econômica do carvão nacional e instalando, nos pontos de abastecimento deste combustível, modernas carvoeiras com dispositivos automáticos para o fornecimento completo de um tender de locomotiva, em poucos minutos (Pereira, 1931. p. 16)[10].

Figura 4 - Reservatório do Pátio Ferroviário de Rio Grande. Fonte: Pereira, 1933. p. 307.

A preocupação com a situação financeira tem origem na encampação e criação da VFRGS, tendo em vista que a empresa teve que recuperar uma linha com conservação inadequada e com os conflitos gerados por atrasos de embarque e recebimento de mercadorias, com os trabalhadores e os setores produtivos deixados pela antiga concessionária das linhas gaúchas *Compagnie Auxiliaire de Chemíns de Fer au Brésil.*

Pode-se observar neste relatório, a importância que as obras de aperfeiçoamento tinham para o funcionamento da ferrovia. Nesse sentido, os projetos de expansão dos pátios eram justificados como necessários à melhoria dos serviços e para garantir uma melhor administração financeira da companhia. No relatório de 1933, também podemos destacar a importância adquirida pelas oficinas de Rio Grande, as quais possuíam as mesmas atribuições das oficinas de Santa Maria (sede da VFRGS), acrescentando ainda a "(...) construção e reparação de carros de passageiros e montagem de novo material rodante e de tração, em virtude de se achar localizada no porto de mar do Estado" (Pereira, 1933. p. 262).

As oficinas riograndinas inclusive construíam equipamentos e mobiliários para as demais oficinas da Viação. No relatório deste mesmo ano, 1933, Pereira dá um destaque especial à construção de quatro serras de fitas nas instalações.

10 Grafia atualizada pela autora.

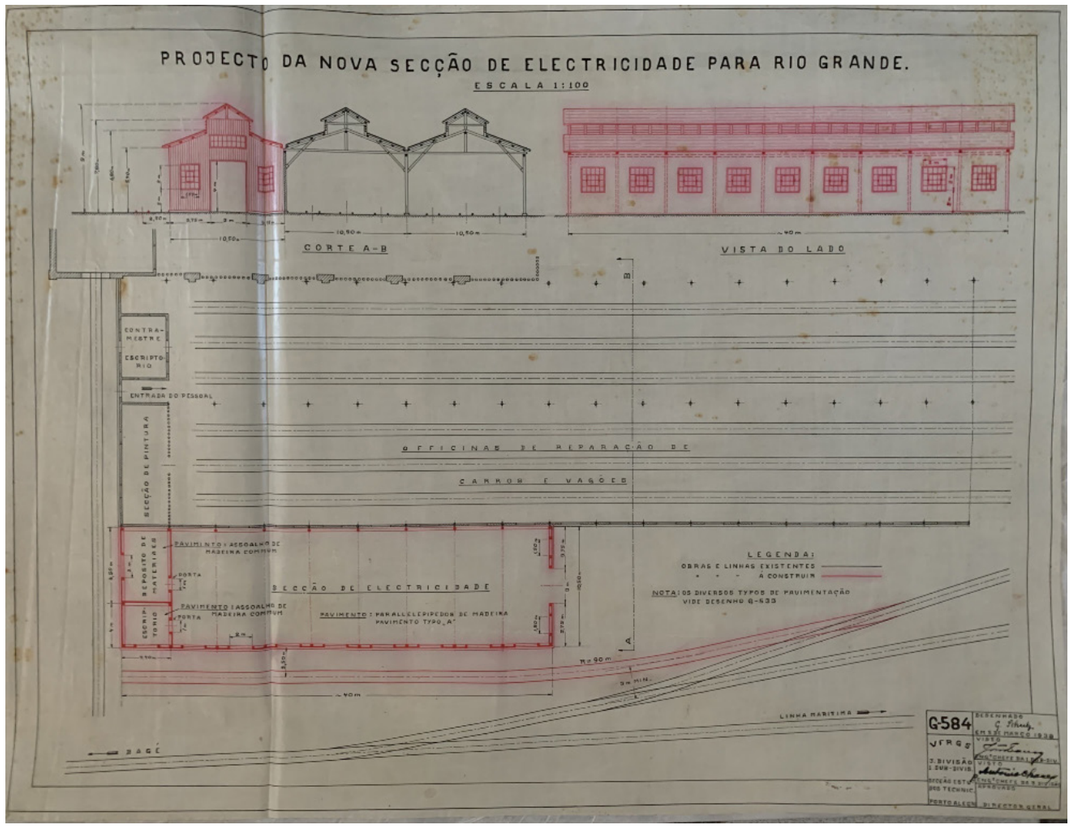


Figura 5 - Projeto da Nova Seção de Eletricidade para o Pátio Ferroviário de Rio Grande (1938). Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, 2023.

Figura 6 - Pátio Ferroviário de Rio Grande na década de 1930. Fonte: A autora, 2025.

A construção dessas máquinas merece destaque especial, dado não só aos ótimos resultados obtidos, mas, principalmente, ao acabamento das mesmas, que muito recomenda às oficinas que as fabricaram. Tratam-se de máquinas modernas e eficientes e que nada deixam a desejar sobre as máquinas importadas do estrangeiro (Pereira, 1933, p. 272)[11].

Ainda neste documento, o diretor-chefe relata que para “melhor assegurar o abastecimento de água nos locais de maior importância, procurou-se dotar algumas instalações com suprimento de água das Prefeituras.” (Pereira, 1933. p. 346). As cidades que receberam obras de infraestrutura hidráulica foram: Rio Grande, Pelotas, Santa Maria, Cruz Alta, Uruguaiana, Itaquí, Bagé, Alegrete e Caxias. O reservatório do pátio ferroviário estudado é de concreto armado e possui cerca de 200 metros cúbicos (Figura 5).

No Relatório de 1938, consta como projeto executado a nova seção de eletricidade de Rio Grande. Este projeto possui documentação arquitetônica, disponível no Museu do Trem de São Leopoldo. Datado de março deste ano , o projeto (Figura 6) foi visto pelo engenheiro-chefe da 1ª Subdivisão e pelo engenheiro-chefe da 3ª Divisão, mas não possui assinatura de aprovação. Entretanto, por meio das análises fotográficas e visitas in-loco, foi possível concluir que este projeto foi executado.

11 Grafia atualizada pela autora.

Por meio destes documentos foi possível fazer o mapeamento das edificações existentes nesta década, observando a transformação desse espaço. (Figura 7).

No primeiro relatório da década de 1940, apresentado ao Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas pelo Tenente-Coronel Engenheiro João Valdetaro de Amorim e Mello, então diretor da Viação Férrea, registra-se, já nas páginas iniciais, que, apesar do aumento nos preços das mercadorias, o sistema tarifário permanecia inalterado. Tal constatação evidencia, mais uma vez, o déficit financeiro enfrentado pela Viação.

Este relatório também mostra uma série de novas construções. Na seção de Melhoramentos nas Oficinas de Rio Grande, estão listadas as seguintes obras: Construção de um Pavilhão destinado aos escritórios e a construção de uma prensa hidráulica com capacidade de 150 toneladas. O documento indica ainda que “Pelas oficinas de Rio Grande foi construído um pavilhão para armazém do almoxarifado, faltando porém terminar a pavimentação de paralelepípidos de pedra, que ficou em andamento” (Mello, 1941, p. 220). Além disso, de acordo com as peças gráficas de um Anteprojeto para um Depósito de Carros-Motores em Rio Grande, foi possível visualizar a proposta para esse espaço, mesmo considerando a não execução da edificação. Dessa forma, foi elaborado o terceiro mapa da cronologia construtiva (Figura 8). A ausência de novas construções nos relatórios subsequentes determinou a configuração final deste período.

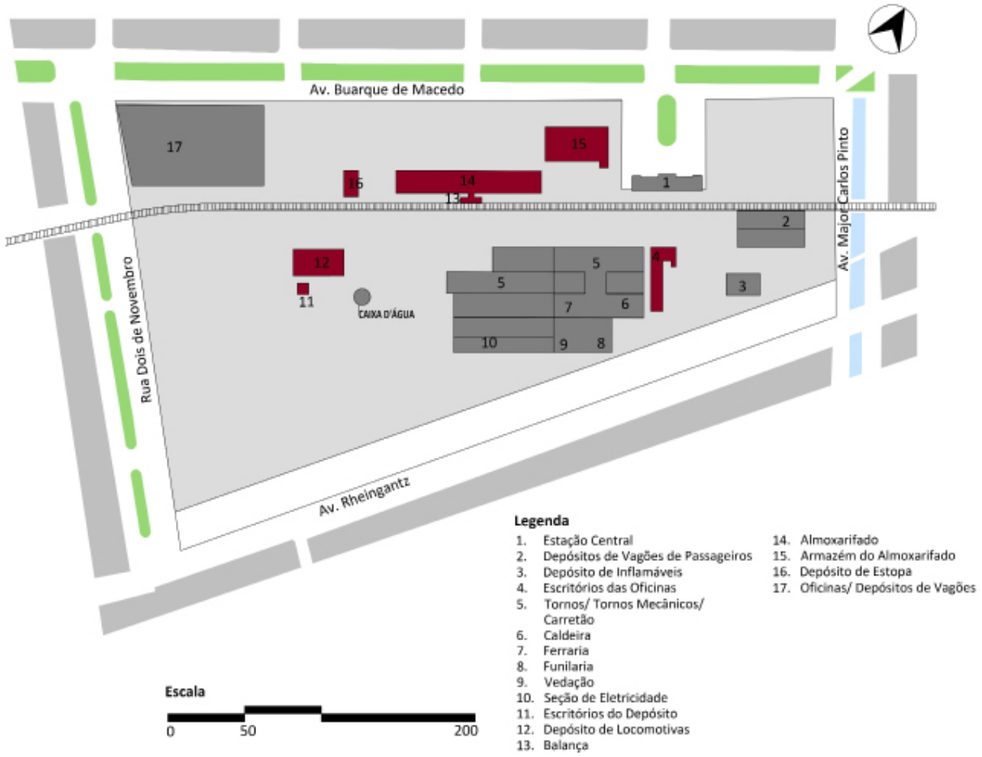


Figura 7 - Pátio Ferroviário de Rio Grande na década de 1940. Fonte: A autora, 2025.

Na década de 1950, a principal fonte para a análise das transformações espaciais é a Planta Parcial do Recinto de Rio Grande, datada de 1957. Este documento permite identificar a inserção do Pavilhão de Locomotivas a Diesel, além do Depósito de Madeiras, da funilaria e de áreas destinadas a serviços. Considerando que as locomotivas a diesel foram introduzidas entre as décadas de 1950 e 1960, é plausível supor que essa edificação tenha sido construída nesse período. A planta também representa as plataformas situadas entre os pavilhões e a carvoeira, localizada nas proximidades da edificação identificada como Oficinas/Depósitos de Locomotivas. Com base nesses dados, finaliza-se o mapeamento apresentado na Figura 8.

Em 1952, o presidente Getúlio Vargas encaminha ao Congresso Nacional o projeto para criação de uma estatal para gerir as empresas ferroviárias, as quais se encontravam sob administração estadual. No ano de 1957, a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), é criada, ficando subordinada ao Ministério dos Transportes. No ano de 1959, a VFRGS foi incorporada à RFFSA. Nesse sentido, possivelmente, a planta utilizada como fonte documental desta pesquisa integrou o conjunto de levantamentos realizados pela nova estatal, sendo também utilizada no início do processo de privatização ocorrido nos anos 1990.

Na segunda metade do século XX há uma carência de documentação, correspondente ao período de declínio, o que impede a sequência de mapeamentos por décadas. Todavia, fotografias encontradas em redes sociais datadas das décadas de 1960, 1980 e 1990, corroboram com o levantamento de 1950 (Figura 9). No conjunto de imagens, a foto em escalas de cinza refere-se a 1960 e as demais, já coloridas, referem-se às décadas de 1980 e 1990.

Diante disso, concluiu-se que não houve a construção de novos edifícios no pátio até a década de 1990. Entretanto, de acordo com o levantamento fotográfico realizado em

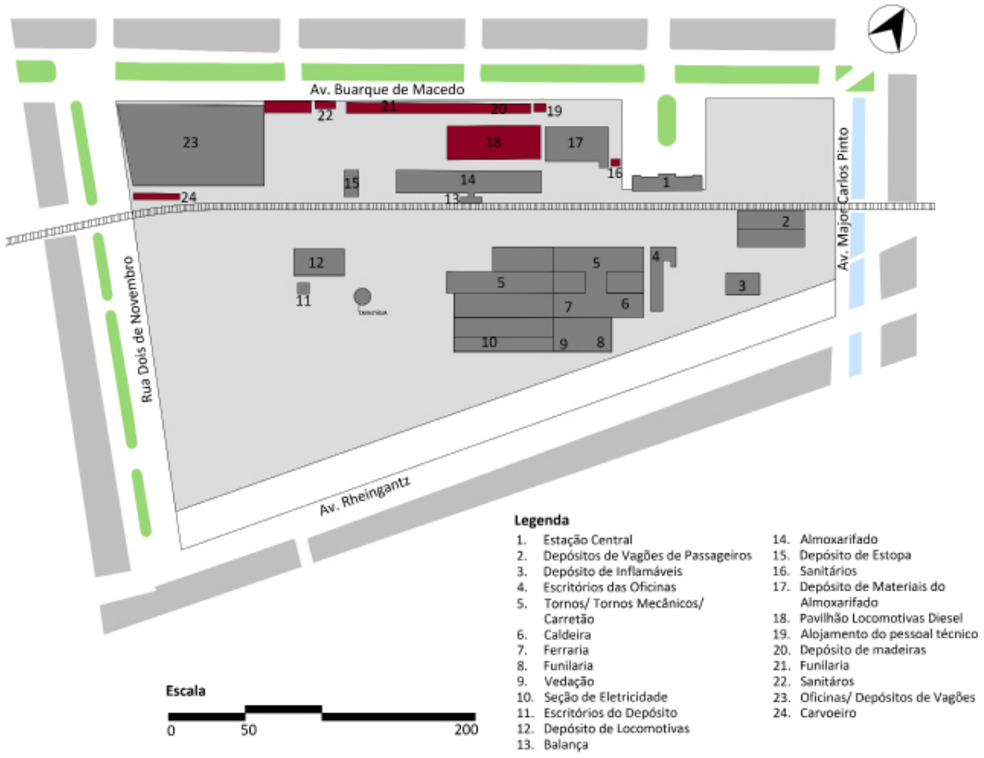


Figura 8 - Pátio Ferroviário de Rio Grande na década de 1950. Fonte: A autora, 2025.

uma visita técnica em 2023 pela autora, percebe-se que o Depósito de Locomotivas não existe mais. Dessa forma, possivelmente ele foi demolido ainda no fim da década de 1990.

O último mapeamento refere-se à situação atual do conjunto, caracterizada por acentuado estado de deterioração e subutilização. Embora alguns serviços da Prefeitura Municipal ainda funcionem no local, parte do espaço tem sido utilizada como área de estacionamento para o transporte coletivo. Ademais, o avançado grau de arruinamento das edificações é claramente perceptível (Figura 10).

Considerações Finais

A investigação do palimpsesto do pátio ferroviário de Rio Grande permitiu um olhar aprofundado sobre esse patrimônio, evidenciando sua relevância na ocupação e na defesa do território sul-brasileiro, ao mesmo tempo em que reforça a urgência de sua preservação. A reconstituição da cronologia construtiva possibilitou identificar edificações já demolidas, compreender suas interrelações com as demais estruturas e analisar a volumetria e as funções das que atualmente se encontram em estado de ruína.

Ao reunir e sistematizar informações oriundas de fontes cartográficas, fotográficas e documentais, este estudo contribui para o reconhecimento do valor histórico, arquitetônico e paisagístico do conjunto ferroviário. Ademais, oferece subsídios teóricos relevantes para orientar futuras diretrizes de preservação e políticas públicas voltadas à salvaguarda do patrimônio ferroviário. Nesse sentido, o trabalho não apenas promove a valorização do sítio, mas também aponta caminhos possíveis para sua requalificação e reintegração à dinâmica urbana e social contemporânea.

Figura 9 - Conjunto de fotografias do Pátio Ferroviário das décadas de 1960 a 1990. Fonte: Facebook, 2025.

Referências

DIAS, José Roberto de Souza. *Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional.* Editora Rios: São Paulo. 1986.

FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.* 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília – Unb – Brasília, 2013.

FREIRE, María Emília Lopes. **P***atrimônio ferroviário: a preservação para além das estações.* 2017. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2017.

KÜHL, Beatriz. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro.* Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias no Brasil, 1870-1920.* História Econômica & História de Empresas, *[S. l.]*, v. 8, n. 1, 2012. DOI: 10.29182/hehe.v8i1.179. Disponível em: https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/article/view/179.

PESAVENTO, Sandra Jatahi. *Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano.* In. Revista Estudos Históricos. Rio de Janeiro. vol. 8, nº 6, 1995, p. 279-290. Disponível em: https://periodicos.fgv.br/reh/article/view/2008/1147.

RANSOLIN, Antonio Francisco. *As Ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): Um Estudo Comparativo.* São Leopoldo: UNISINOS, 1999. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 1999.

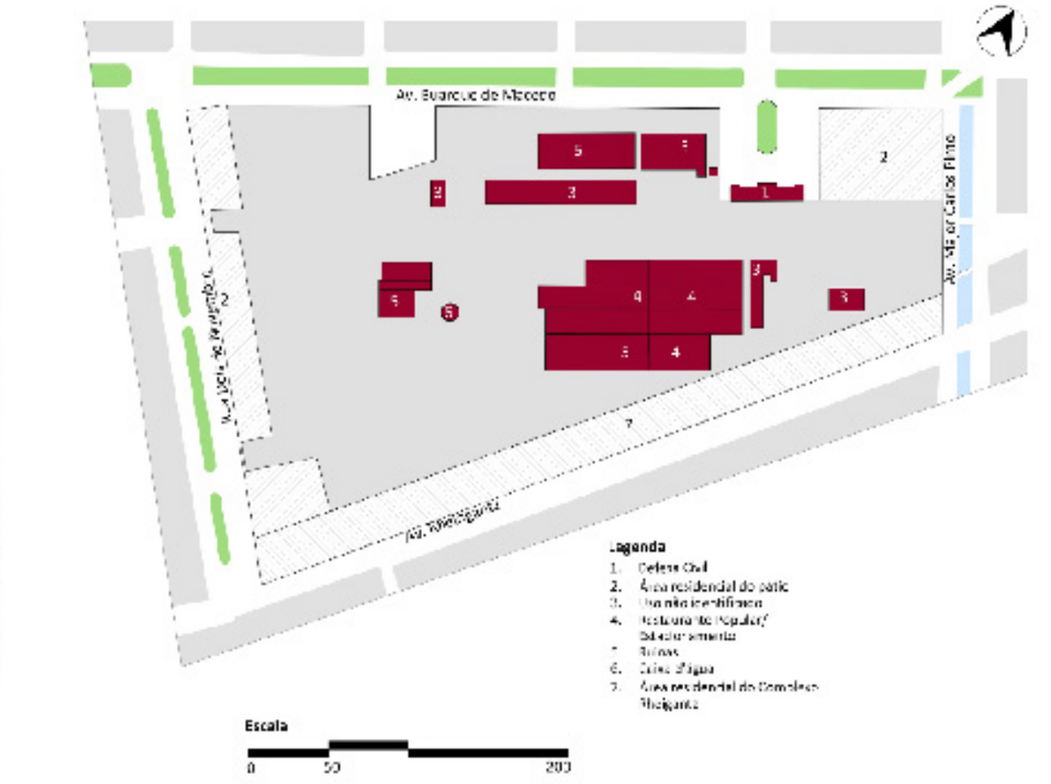


Figura 10 - Situação atual do Pátio Ferroviário de Rio Grande. Fonte: A autora, 2025.

SOUKEF JUNIOR, A. *A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação***.** In: Revista Restauro. ed. N. 2. Disponível em: https://revistarestauro.com.br/a-diversidade-dos-conjuntos-ferroviarios-brasileiros-e-a-importancia-de-sua-preservacao/?print=print. Acesso em: 11 abr. 2024.

TICCIH-BRASIL (Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial). *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial. Nizhny Tagil: TCCIH,* 2003. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/.

Acervos Digitais

Acervo Augusto Amoretty
Fotografias:
Depósito de Locomotivas e Depósito de Carvão da Estação do Rio Grande, Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, Rio Grande RS, 1884. Disponível em: https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obras/102858-deposito-das-locomotivas-e-deposito-de-carvao-da-estacao-do-rio-grande-estrada-de-ferro-do-rio-grande-a-bage-rio-grande-rs.
Oficinas da Estação de Rio Grande da Estação do Rio Grande, Estrada de Ferro do Rio

Grande a Bagé, Rio Grande RS, 1884. Disponível em: https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obras/102860-oficinas-da-estacao-de-rio-grande-na-estrada-de-ferro-do-rio-grande-a-bage-rio-grande-rs.

Biblioteca do Senado Federal
Estudos definitivos da linha de Cangussú variante da estrada de ferro do Rio Grande a Alegrete: memoria justificativa apresentada, 1876. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242368.

Biblioteca do Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro
Documentos:
Relatório de 1927 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000514&m=376&n=00043.
Relatório de 1933 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3499&n=relatorioviaferrea1933.
Relatório de 1936 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3500&n=relatorioviaferrea1936.
Relatório de 1937 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3501&n=relatorioviaferrea1937.
Relatório de 1938 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3502&n=relatorioviaferrea1938.
Relatório de 1939 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3503&n=relatorioviaferrea1939.
Relatório de 1940 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3504&n=relatorioviaferrea1940.
Relatório de 1941 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3505&n=relatorioviaferrea1941.
Relatório de 1942 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3506&n=relatorioviaferrea1942.
Relatório de 1943 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3507&n=relatorioviaferrea1943.
Relatório de 1944 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3508&n=relatorioviaferrea1944.
Relatório de 1945 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3509&n=relatorioviaferrea1945.

Acervos Físicos

Acervo Museu do Trem de São Leopoldo
Fotografias:
Pátio Ferroviário de Rio Grande, 1885.

Documentos:
Relatório de 1931 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Projetos Arquitetônicos:
Ampliação das Officinas de Rio Grande - Deslocamento necessário das linhas. 1929
Ampliamento das oficinas mecânicas de Rio Grande. 195-
Planta Parcial do recinto de Rio Grande. 1957
Planta das secções Eletricidade e Posto de Visita da Viação Férrea em Rio Grande. 1940
Projeto de aumento do edifício das Officinas Mechanicas de Rio Grande. 1938
Projeto da Nova Seção de Eletricidade para Rio Grande. 1938
Projecto dos Escritórios das Officinas de Rio Grande. 1928
Projecto da construção dos escritórios das officinas, escola de desenho, officina de aprendizagem e armazéns de inflammaveis em Rio Grande. 1927
Projeto de ampliamento nas oficinas mecanicas de Rio Grande. 1944
Sala para fazer experiências com cylindros de freio à vácuo e mangotes em Rio Grande. 1928

Biblioteca Riograndense
Mapas:
Planta Geral da Cidade de Rio Grande de 1926.

ISSN 2526-7310 PIXO n.33, v.9 outono de 2025

REFLEXÕES SOBRE AS RUÍNAS FERROVIÁRIAS EM UMA PAISAGEM PÓS-INDUSTRIAL
Um estudo de caso em São Vicente/SP

REFLECTIONS ON RAILWAY RUINS IN A POST-INDUSTRIAL LANDSCAPE
A case study in São Vicente/SP

Kauê Marques Romão[1] e Karine Daufenbach[2]

Resumo
Considerando as ruínas da paisagem pós-industrial da antiga ferrovia em Samaritá, São Vicente, como objeto de estudo, este artigo explora a ressignificação do patrimônio industrial, relacionado ao reconhecimento da ferrovia e ao ato de caminhar e cartografar. Aborda o apogeu e a decadência do patrimônio ferroviário e industrial da cidade, refletindo sobre a desindustrialização e os usos possíveis dos espaços abandonados. O estudo registra, por meio de caminhadas, modos de ocupação e habitação às margens dos trilhos, expressos cartograficamente. Analisa a perda da memória ferroviária e as relações emergentes entre os novos usuários e a ferrovia desativada na cidade contemporânea.
Palavras-chave: ferrovia, São Vicente/SP, patrimônio industrial, cartografia, caminhar.

Abstract
Considering the ruins of the post-industrial landscape of the old railroad in Samaritá, São Vicente, as the object of study, this article explores the re-signification of industrial heritage, related to the recognition of the railroad and the act of walking and mapping. It looks at the heyday and decline of the city's railway and industrial heritage, reflecting on deindustrialization and the possible uses of abandoned spaces. The study records, by means of walks, modes of occupation and housing on the banks of the tracks, expressed cartographically. It analyzes the loss of railroad memory and the emerging relationships between new users and the decommissioned railroad in the contemporary city.
Keywords: railroad, São Vicente/SP, industrial heritage, cartography, walking.

1 Doutorando em Arquitetura pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFSC/2024), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo mesmo programa (UFSC/2024) e Arquiteto e Urbanista pela Universidade Paulista (UNIP/2020).
2 Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PósARQ/UFSC.

Introdução

São Vicente, cidade litorânea do estado de São Paulo, integrante da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), passou por intensas transformações urbanas ao longo do século XX, com o surgimento da ferrovia e a consequente ocupação continental de seu território. Palco do ciclo econômico da cultura cafeeira, seu território abrigou duas ferrovias que cortavam o município para o escoamento das mercadorias oriundas do interior paulista até o porto de Santos. Durante o ciclo do café, duas linhas ferroviárias foram ali implantadas, unindo a porção insular à continental: a linha Santos-Juquiá, construída em 1910 pela Southern São Paulo Railway (SSPR) e a Mairinque-Santos pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), em 1937. A partir do advento dessas duas ferrovias, deu-se início ao primeiro agrupamento urbano do continente da cidade, Samaritá, na década de 1930. As estações de ambas as linhas sofreram alterações devido às sucessivas mudanças na administração dos trilhos. Ainda assim, elas totalizam oito estações pertencente ao ramal da EFS implantadas no continente de São Vicente, entre a Serra do Mar e a planície litorânea.

Samaritá (figura 1), permitiu a territorialização de seus habitantes no continente e uma participação do município na história do processo de industrialização do estado de São Paulo. No entanto, as transformações nos sistemas de transporte da cidade contribuíram para a deterioração da arquitetura ferroviária, resultando na perda de grande parte das referências arquitetônicas do passado, devido à dificuldade de preservação dos remanescentes da industrialização tardia. Assim, diversas áreas à margem dos trilhos da cidade foram transformadas pelo desmantelamento ferroviário; de uma localidade com intensa movimentação de cargas e passageiros, tivemos o esvaziamento e a deterioração como emblemas (Romão; Fiorin, 2022).

A partir do debacle ferroviário, os trilhos e sua margem se transformaram em um grande vazio urbano no início do século XXI. O abandono ferroviário, sobretudo nessa localidade, surge pelo advento da ferrovia e volta a transformar sua paisagem, já não mais pelos aspectos da modernidade, mas sim devido à questão estética e das subjetividades que transitam e habitam esta área pós-industrial no município vicentino. Ou seja, ainda que a linha férrea se encontre perfeitamente inserida no ciclo da modernidade de surgimento e decadência de um grande equipamento industrial, nesse caso a ferrovia se ressignifica por outros elementos.

O objetivo do trabalho visa uma leitura estética da paisagem, da análise das paisagens pós-industriais[3] e sua reflexão através da vivência e experiência do pesquisador no ambiente investigado. A área do recorte para se fazer valer da apreensão e leitura estética da paisagem são os antigos trilhos da linha ferroviária EFS, agora desativados, referentes ao km 19 implantado no continente vicentino, parte do ramal Mairinque-Santos.

Samaritá e sua paisagem pós-industrial

Segundo Jean Marc Besse (2014), a paisagem é uma representação cultural, influenciada principalmente pela arte da pintura. Além disso, ela é um território moldado ao longo da história pelas sociedades, um sistema complexo que articula elementos naturais e culturais em uma totalidade objetiva. Por fim, a paisagem é um espaço de

3 Compreendemos aqui que a noção dessa paisagem e de sua leitura estética se caracterizam pelas mudanças rápidas de uso, por vezes residual, nas margens e franjas da cidade. Nesse caso, os baldios industriais serão pensados como ferroviários em um ambiente marcado por esse tipo de industrialização como veremos a seguir.

Figura 1 – São Vicente e a ferrovia que une a porção insular e continental. Fonte: Elaborado pelos autores (2024).

experiências sensíveis que escapa às diversas formas de objetivação, sendo também um local propício para projetos e intervenções.

Nesses termos, a paisagem está relacionada à produção ideológica da modernidade, derivada do surgimento e desenvolvimento do capitalismo enquanto parte do processo de urbanização da cidade, ao passo que a ferrovia pode ser considerada estruturadora do território a partir do momento que é geradora do espaço urbano pelas práticas da divisão social do trabalho, igualmente política e delimitadora de fronteiras visíveis e invisíveis da e na cidade.

Em relação à paisagem vicentina, ela passou de um cenário predominantemente natural para um ambiente marcado pela industrialização em seu continente. A chegada da ferrovia no início do século XX impulsionou as tentativas de modernização ocasionadas pela atividade industrial, que por sua vez, fez emergir um debate sobre as mudanças em sua paisagem. Com isso, a cidade testemunhou a transição para uma paisagem pós-industrial no início do século XXI, decorrente principalmente do declínio da atividade ferroviária. Ao refletir sobre essa paisagem, é indispensável considerar o fenômeno do abandono ferroviário, o consequente surgimento de espaços urbanos “em espera” no continente da cidade e a redução das atividades industriais. Essa realidade desdobra-se, por um lado, em uma paisagem de desolamento, esquecimento, algo que foi colocado às margens do sistema capitalista e noutro, na emergência de uma “noção de liberdade e expectativa” (Solà-Morales, 2002, p. 183), no decorrer da antiga margem ferroviária.

De acordo com Márcia Regina do Vale (2008), houve poucas atividades econômicas importantes no continente da cidade além da ferrovia. Por exemplo, a tentativa de exploração de recursos naturais (como a extração de areia sílica, matéria prima para

LOCAL

Cetesb sabia dos perigos em Samaritá

(Relatório feito em 1978 alertava para os riscos e denunciava a existência do lixão)

Sugestões foram ignoradas

RESÍDUOS SÓLIDOS INDUSTRIAIS NA BACIA DO RIO CUBATÃO

a produção de vidro) e pequenas atividades agrícolas entre as décadas de 1970 e 1980. No entanto, a mão de obra empregada no local era irrelevante para o município. A região foi palco de um insólito processo extrativista de seu solo, em decorrência da fábrica de vidros Santa Marina, localizada na porção insular da cidade, contudo essa possibilidade industrial não contribuiu para o processo de urbanização no continente (Vale, 2008, p. 78).

Logo após a curta iniciativa fracassada de industrialização e modernização, o território continental recebeu porções de resíduos tóxicos industriais[4], descartados inapropriadamente em diferentes localidades que perfazem os cursos dos rios Branco e Mariana, além de áreas próximas à margem da linha do trem (figura 2).

Apesar disso, a ocupação pelos imigrantes que chegavam na região quando ocorreu nas proximidades de um depósito de resíduos químicos industriais organoclorados, conhecidos por serem poluentes orgânicos persistentes (POPs), que foram depositados por uma multinacional francesa na década de 1970 e descobertos na década de 1980 ao longo da faixa litorânea da Baixada Santista (Boligian; Nascimento, 1999). Tais consequências perduram até hoje, também foram feitas retiradas clandestinas do solo contaminado pelos poluentes para a venda nas cidades vizinhas, utilizadas na construção civil na Baixada Santista (Oliveira, 2002).

4 Na década de 1980, vários locais de depósitos tóxicos foram descobertos ao longo da faixa litorânea da Baixada Santista. Análises de solo confirmaram a presença de altos níveis de contaminação por poluentes industriais organoclorados, incluindo hexaclorobenzeno, hexaclorobutadieno, percloroetileno e tetracloreto de carbono. Foram confirmados 13 pontos de contaminação na Baixada Santista, incluindo 6 em Cubatão, 4 em Itanhaém e 3 em São Vicente. Houve também suspeitas de depósitos em Peruíbe, Praia Grande e Mongaguá. Em São Vicente, os depósitos foram encontrados na Planície de Samaritá, nos Km 67 e 69,5 da Rodovia Pe. Manoel da Nóbrega e no bairro Quarentenário (Boligian; Nascimento, 1999). No documentário No pé da Serra – Documentário sobre a Área Continental de São Vicente (2013), retrata para além da história da ocupação do continente na segunda metade do século XX e início do XXI por migrantes nordestinos, o contexto histórico e social sobre a contaminação do solo e das lutas pelas entidades e atores da sociedade civil por justiça e indenização dos afetados pelos resíduos tóxico industriais.

Figura 2 – Locais de depósitos dos compostos organoclorados na área continental de São Vicente. Nota-se a proximidade dos despejos em relação aos bairros habitados entre a rodovia Padre Manoel da Nóbrega e a antiga linha da FEPASA. Fonte: (Silva, 1998, p. 27).

Nesse sentido, a paisagem serviu como mediadora de uma naturalização de uma ideologia voltada às desigualdades sociais, ao ocultar a realidade dos processos históricos e de seus conflitos, como a migração de populações menos abastadas e marginalizadas que ocuparam os bairros continentais:

> Santos e Cubatão como vizinhos bem-sucedidos economicamente projetam nos vicentinos a marca de excluídos das fontes econômicas e da modernidade, e São Vicente fica caracterizada como acolhedora de migrantes marginalizados, mendigos, prostitutas e outros excluídos da cidadania (Vale, 2008, p. 48).

De tal modo, conforme discutido anteriormente, a ferrovia pode ser considerada estruturadora do território a partir do momento que é geradora do espaço urbano pelas práticas da divisão social do trabalho, igualmente política e delimitadora de fronteiras visíveis e invisíveis. A estrada de ferro se configura como uma ordem política e social[5] que opera numa lógica de superioridade e subalternização que, para além do deslocamento servia como "um sistema técnico que uma sociedade colocou entre ela e seu solo" (Besse, 2014, p. 124), um exercício de poder que sobrepôs uma grande estrada aos caminhos locais. Cabe ainda lembrar que grandes obras provenientes do campo da engenharia podem, ainda, ser consideradas marcos de uma paisagem política[6], ao passo que as mudanças que ocorreram na Baixada Santista e em sua região metropolitana expressam o devir deste território entre idas e vindas ditadas pelos ciclos econômicos vigentes. Não obstante, tais mudanças ocorreram também em cada micro territorialidade, sobretudo à espera de um novo ciclo econômico, descoberto e explorado, deixando de lado o seu antecessor. Correlato a esse fenômeno, foram abandonados em certa medida estruturas que compunham as atividades ferroviárias e industriais nas cidades da região, com exceção de Santos e Cubatão, que perfazem o atual escoamento ao porto santista. Ao evidenciar as outras localidades que receberam o fluxo do capital por meio da ferrovia, encontramos um cenário de destruição e de possíveis novas territorialidades a partir do abandono ferroviário ao ter como análise a cidade de São Vicente e sua relação no campo regional. Em seu processo intraurbano, a cidade deu início às ocupações no continente durante o exercício de sua atividade ferroviária. No entanto, as transformações dos sistemas de transporte na cidade e da região metropolitana contribuíram para o processo de deterioração da arquitetura ferroviária e a perda de grande parte de suas referências do passado arquitetônico.

Assim, o termo paisagem pode ser definido como um território produzido e praticado pelas sociedades humanas, por motivos que são, ao mesmo tempo, econômicos, políticos e culturais (Besse, 2014, p. 27). Alguns destes efeitos sobre a mudança da paisagem a partir da chegada dos trilhos no continente da cidade foram: a consolidação dos agrupamentos urbanos; a construção da rodovia estadual Padre Manoel da Nóbrega, que entremeou a ocupação dos bairros no continente vicentino, bem como as tentativas frustradas de industrialização na região continental, e também a iniciativa industrial que

5 A ação do homem no mundo pode resultar em determinadas paisagens. Besse exemplifica isso em dois tipos de estradas (ou paisagens), a "política" e a "vernacular". Enquanto a estrada política possui características de grande escala por percorrer grandes distâncias em locais separados, de valorização das funções militares e comerciais preocupadas com sua eficiência, fluidez e comodidade, além do desinteresse relativo às características e particularidades do território local (topográfico ou humano), a estrada vernacular pode ser caracterizada pela habitação do mundo, "incerta como um terreno baldio", e se volta à paisagem local, espaços modestos, sujeitos à mudança rápida de uso. Podemos pensar a estrada vernacular (ou por vezes, a sua categoria de paisagem) como residual, nas margens, nas franjas. Neste caso, pensemos a paisagem vernacular como os baldios industriais, ou melhor, ferroviários (Besse, 2014, p. 119–129).

6 Para um maior esclarecimento sobre a paisagem política, ver: BESSE, Jean-Marc. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem.* Rio de Janeiro: Eduerj, 2014.

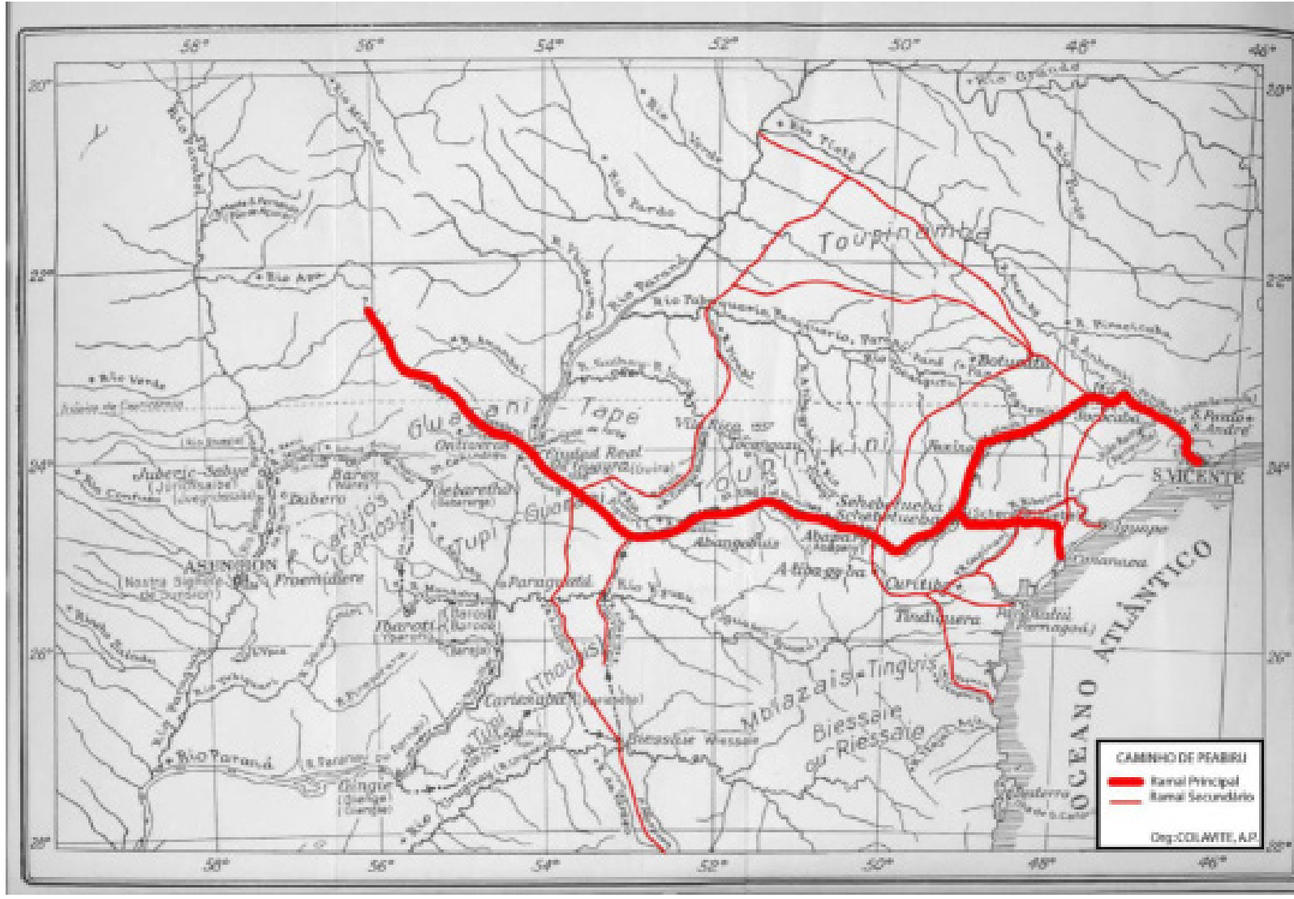


Figura 3 – Os ramais do Caminho do Peabiru. Fonte: (Colavite, 2006, p. 31).

resultou em efeitos indesejados causados pela indústria da cidade vizinha, Cubatão que, ao contrário de São Vicente, obteve sucesso econômico dentro da "modernidade". Como resultado, São Vicente, especialmente sua porção continental, foi deixada com uma paisagem urbana distinta. Ao levar em consideração as mudanças socioespaciais que ocorreram nas imediações da antiga ferrovia Estrada de Ferro Sorocabana, que atravessou a cidade de São Vicente durante o século XX, a partir de sua desativação no início do século XXI ocorre a possibilidade de leituras estéticas pós-industriais em suas margens, necessitando outra perspectiva para mapear suas apropriações.

O caminhar como método

Dessa forma, o procedimento metodológico utilizado, o caminhar, vai além da necessidade do deslocamento, configurando-se como uma prática estética e peripatética, um procedimento e inteligibilidade sobre nosso entendimento do mundo ao observar a realidade. A caminhada, portanto, representa uma forma de movimentação pelo território com o próprio corpo.

A paisagem e a caminhada, no caso de São Vicente, remetem à construção do Caminho do Peabiru[7] (figura 3) pelos indígenas da nação Guarani, que faziam uma peregrinação

7 Nome dado pelos portugueses ao Caminho do Peabiru. Outras nomenclaturas foram postas a este caminho: Trilha dos Tupiniquins e Caminho de Piaçaguera. Posteriormente foi assimilada ao Caminho de São Paulo, integrando o Caminho Velho na época do Brasil Colônia. Possivelmente, os Caminhos do Peabiru configuraram uma trilha transcontinental que ligava o Oceano Pacífico ao Oceano Atlântico, em um caminho principal que se ramificava por outros caminhos secundários compondo um único sistema de rotas. Em relação à trilha utilizada pelos colonizadores portugueses no litoral de São Paulo, esta possuía

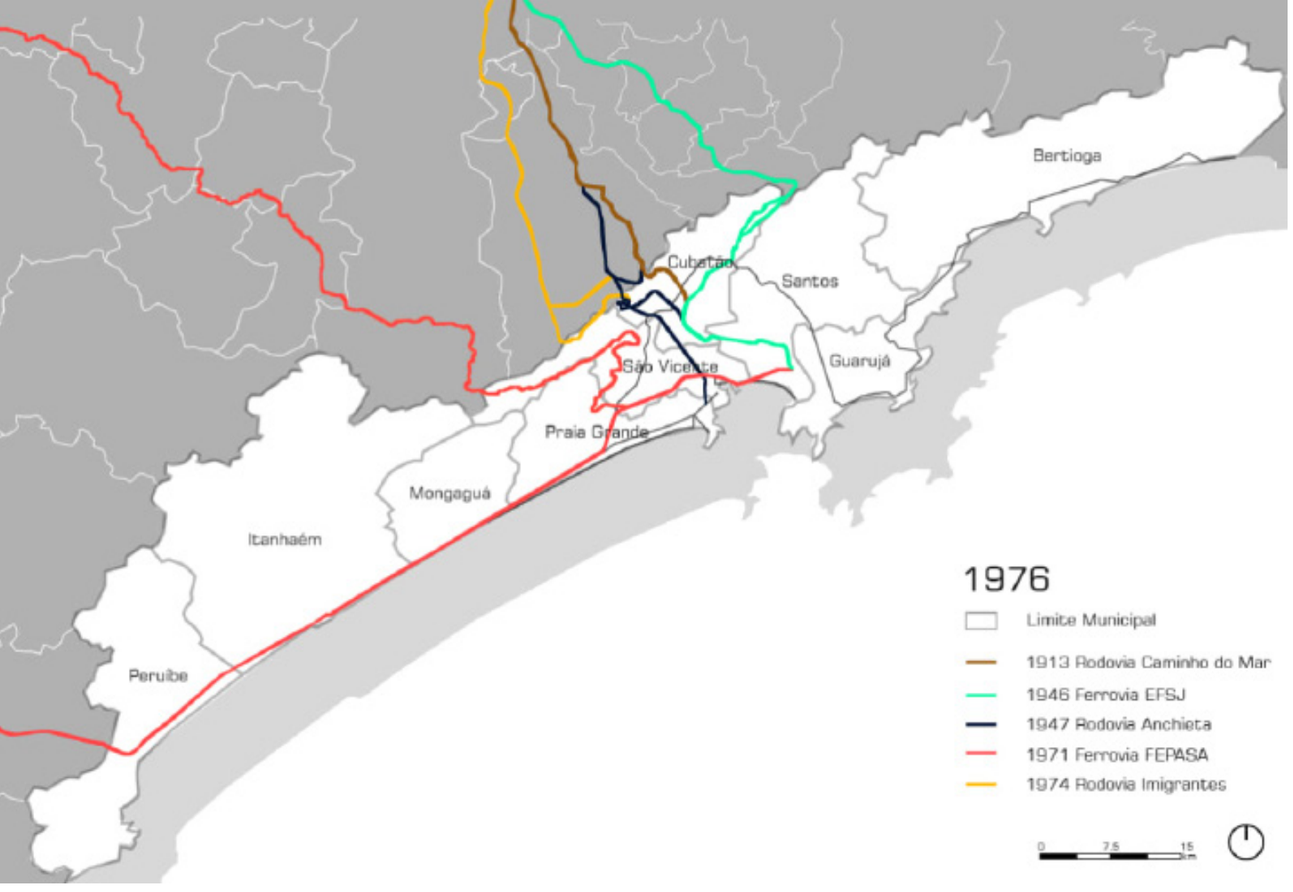


Figura 4 – Representação dos caminhos em 1976 na RMBS. Em amarelo a Rodovia dos Imigrantes, em azul a Rodovia Anchieta, em marrom a Rodovia Caminho do Mar, em verde a linha férrea da EFSJ e vermelho o leito ferroviário da FEPASA (antiga EFS). Fonte: Isabela Ferreira Billi e Roberto Sakamoto. Adaptado pelos autores, 2024.

do litoral brasileiro aos Andes – virtualmente sobreposto a trechos da atual RMBS - sendo um exemplo anterior à prática atual do caminhar. O Caminho do Peabiru era uma das diversas denominações que lhe foram adotadas de acordo com a região, como resultante do processo de ocupação dos povos indígenas em diferentes regiões do país, configurado em um ramal principal e diversas ramificações secundárias. Esse caminhar serviu como método de exploração do território, sendo intrínseco ao modo de vida dos povos originários que habitavam o território preexistente, sendo possível traçar sendas e caminhos nos quais se cruzam a rota ancestral e suas práticas e as modificações dispostas no território colonizado, que foi também modificado no decorrer dos últimos séculos.

A fim de situar o leitor sobre esse longo e intenso processo de modificação de sendas, estradas e caminhos sobre o território da antiga Capitania de São Vicente, de modo geral, pode-se dizer que os caminhos foram nomeados a partir da apropriação colonizadora de parte do Caminho do Peabiru e, a partir deste, em concordância com os ciclos econômicos vigentes: “Trilha dos Guaianases” durante os dois primeiros séculos da colonização luso-brasileira e da exploração para o interior do território brasileiro, sobretudo, do planalto paulista (Santos, 1986, p. 115); “Caminho das Tropas” pelo escoamento de parte do ouro das minas de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais e das passagens de tropas com suas centenas de mulas; “Caminho do Açúcar” entre a década de 1780 até meados do século XIX (Zanettini, 1998), até ser conhecido como “Caminho do Café”, posteriormente, “Ferrovia do Café” (Jakob, 2003, p. 44). No decorrer do século XX, devido ao processo de modernização da RMBS e a adesão ao rodoviarismo, o papel da ferrovia e do café já se apresentavam obsoletos à época.

caráter secundário, contudo, era o único meio de ligação entre o litoral e o planalto paulista com o interior do território, na Capitania de São Vicente à época (Rocha, 2017; Zanettini, 1998).

Foram construídas algumas rodovias na região, sendo: o “Caminho do Mar” em 1913 e as rodovias Anchieta e Imigrantes, respectivamente em 1947 e 1974 (Romão, 2024) (figura 4).

Ao retomar os percursos e aberturas das caminhadas indígenas para um novo lugar, elas criavam paisagens. O território era transformado mesmo sem uma construção física de um espaço, alterando o lugar e seu significados. Nas palavras de Francesco Careri:

> O caminhar produz lugares. Antes do neolítico, e, assim, antes dos menires, a única arquitetura simbólica capaz de modificar o ambiente era o caminhar, uma ação que, simultaneamente, é ato perceptivo e ato criativo, que ao mesmo tempo é leitura e escrita do território (2013, p. 51).

Ao caminhar pelo Peabiru, os indígenas Guarani poderiam apreender novos sentidos e caminhos em busca da “Terra Sem Mal” (Rocha, 2017, p. 28). Eles faziam de sua peregrinação a modalidade do seu caminhar a partir de sua cosmovisão. A subjetividade teve um papel fundamental para os Guarani alcançarem seu destino, pois buscavam em seu caminhar um lugar melhor, sendo este também um processo de purificação para atingirem seus objetivos. O caminho milenar, religioso e sagrado dos Guarani capturado em face da colonização, pode ser tratado aqui como uma prática ritual ligada à errância. Uma possível construção da paisagem através do caminhar, pois

> é a ação sobre o solo que pode ser representado pela cartografia. Além da própria ação, também se torna uma representação ao se relacionar com o mapa, tornando-se um suporte para a estruturação física do território refletido pelo corpo que está em movimento, experimentando sensações, os obstáculos, os perigos e as surpresas do território (Careri, 2013, p. 133).

Podemos entender que a caminhada torna-se uma representação física e simbólica do corpo no território e vice-versa. Tal ação, produz uma territorialização que estrutura fisicamente o território, como no exemplo dos Guarani, com a construção de uma rota intercontinental ou o movimento oposto, um desejo de desterritorialização, o qual compreende um distanciamento do território, ao dar “forma à realidade de um lugar, levando em conta a modernidade enxangue que circula hoje em dia” (Guattari, 1996, p. 293). Desse modo, o espaço passa a ser percebido além dos aspectos físicos e formais, garante a subjetivação e a composição de expressões cartográficas a fim de pensar outros territórios existenciais (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009a). Assim, a partir da caminhada é ofertada a construção de novas expressões[8] cartográficas, pois o caminhar é também uma atividade visual, um modo de ver e pensar a paisagem, uma assimilação entre o conhecido e o novo, uma reterritorialização.

Ao buscar outro ponto de vista sobre a percepção estética da cidade, da paisagem e do território, temos na antiga ferrovia em São Vicente, o palco de caminhadas, desterritorializações e subjetividades. Onde, a partir da contribuição epistemológica Guarani como inspiração do caminhar, tomamos de empréstimo estudos precedentes sobre a caminhada e sua relação com a cidade e o desenvolvimento do pensamento urbanístico, seja da relação do consumidor e mercadoria na metrópole em ascensão,

8 Para maior esclarecimento sobre a noção da expressão como Representação, ver: KINCELER, José Luiz. Vinho saber: arte relacional em sua forma complexa. *DAPesquisa*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 212–219, 26 nov. 2019.

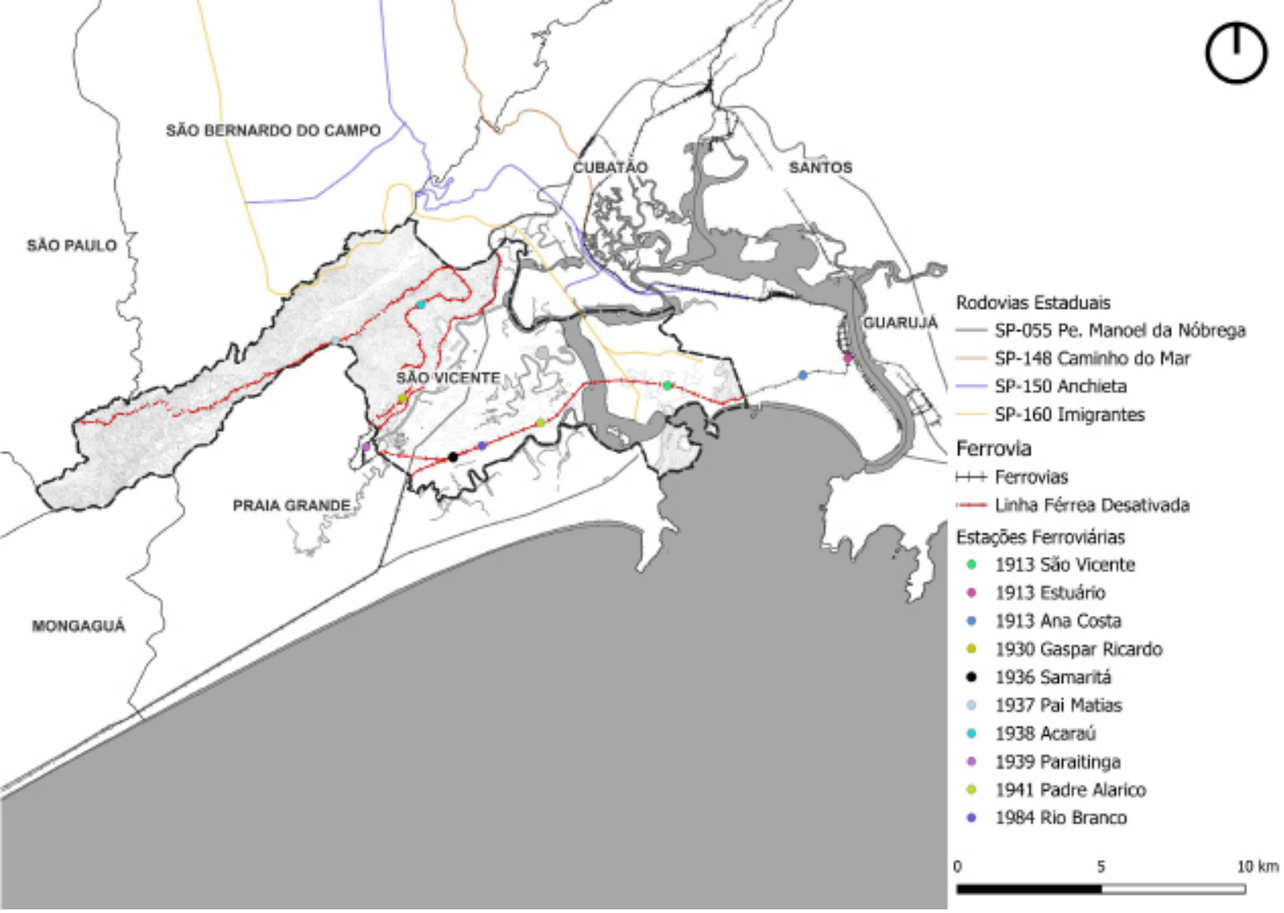


Figura 5 – São Vicente e as estações municipais. Fonte: Elaborado pelos autores, (2024).

como no caso do *flâneur* (Benjamin, 1989); dos modos de explorar a cidade através da psicogeografia, a deambulação e a deriva (Debord, 1958; Jacques, 2003); das práticas artísticas que usam o corpo como instrumento (Jacques, 2012) ou por uma leitura estética em movimento, a transurbância (Careri, 2013).

Sobre a cartografia e os caminhos percorridos

O plano em comum para esta cartografia, o território atual que foram feitas estas passagens[9], foram os caminhos dos trilhos das companhias Southern São Paulo Railway (SSPR) e Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), implantados na área continental da cidade de São Vicente em face de sua modernização. Contudo, o abandono da ferrovia ocorrido durante o processo de desterritorialização da região da antiga estação Samaritá possibilitou outros modos de utilização do espaço que foram redescobertos na medida em que adentramos nestas territorialidades. Além disso, os espaços às margens do leito férreo revelaram diversas formas de ocupação do território e outros usos, caracterizando o local como um espaço transgressor. Assim, a partir da imersão no lugar é possibilitada a leitura das características geográficas, sociais, culturais e imaginárias a serem observadas no caminho da estrada de ferro de Samaritá.

9 Ao todo, foram realizados sete caminhos ao longo do continente de São Vicente, em sua maioria durante as tardes dos dias da semana entre os anos 2022 e 2023. Para a descrição sobre cada uma dessas passagens, ver ROMÃO, Kauê Marques. *Caminhar e cartografar: reconhecimento das ruínas pós-industriais da antiga ferrovia em São Vicente.* 2024. 143 f. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2024.

Figura 6 – Os fragmentos encontrados no sítio ferroviário durante as sete caminhadas. Fonte: Elaborado pelos autores, (2024).

Nessa proposição, ao se valer do caminhar[10] em áreas deterioradas em meio à antiga ferrovia no continente vicentino e pelos espaços gerados a partir de sua preexistência, encontramos dinâmicas próprias e qualidades geradas a partir da desindustrialização do primeiro bairro formado no continente, explorando-o e conhecendo seus novos habitantes. Nesse sentido, utilizamos as mesmas ideias que se relacionam com o grupo Stalker, baseado no filme homônimo de Andrei Tarkovsky (1979)[11], em que a personagem principal guia e apresenta estratégias, ao caminhar e atravessar por áreas perigosas, deterioradas e abandonadas, conhecidas também como Zona. Assim, a prática estética pelas áreas deterioradas ao longo da antiga ferrovia destaca que "o caminhar revela-se útil à arquitetura como instrumento cognitivo e projetual" e como meio de "inventar novas modalidades de intervenção nos espaços públicos" (Careri, 2013, p. 32).

O caminhar pelas zonas à margem nas áreas deterioradas ao longo do leito férreo pode auxiliar na compreensão dos usos e ocupações existentes no território. Um convite para uma ida a campo em um percurso não linear pelos trilhos da história e da arquitetura ferroviária. Uma busca de um encontro com os Outros[12], em um trajeto

10 Nesse sentido é interessante destacar a noção de "espacialidade hodológica", que corresponde a uma perspectiva de um espaço em movimento. Nessa concepção, o espaço é produzido enquanto se percebe o plano da realidade ao caminhar, como o corpo o entende (Besse, 2014, p. 192).
11 Coletivo romano de arquitetos e artistas que percorreu zonas abandonadas de Roma e escreveu o Manifesto Stalker. O nome do grupo é adotado pela ideia presente no filme de Andrei Tarkovsky, onde os guias que conhecem essas áreas abandonadas se denominam Stalkers (Careri, 2017).
12 Mesmo que Michel Foucault (2013) não tenha estabelecido o conceito do "Outro" em seu trabalho, é possível destacar que a noção de alteridade está presente nos sujeitos pertencentes aos lugares heterotópicos, pois são aqueles considerados diferentes ou fora das normas sociais vigentes.

pelos entremeios das linhas ferroviárias sobre as territorialidades às margens do leito férreo de Samaritá.

Sendo assim, algo recorrente na cultura do espaço volta à tona, tal como o sentido de abandono e o significado do território dessa estação diante da releitura desse lugar. Isso porque, na sua raiz etimológica Samaritá possui: Sama (המס) os significados de "destruição, ruína, lugar de destruição, reino dos mortos'' (Kirst, 2003, p. 8) ou ainda "abandono, desolação e deserto" (Vale, 2008, p. 79).

Ao considerar alguns desses significados para o nome do bairro e da primeira região a ser povoada no continente a partir da ferrovia, podemos relacioná-los com os processos que transformaram a sua paisagem. Temos a desolação do espaço e território a partir dos depósitos tóxicos industriais ao longo dos rios da planície continental e próximos à ferrovia; o próprio abandono ferroviário, tornando-se a princípio um imenso vazio urbano que atravessa os abairramentos à sua margem; a aridez e o deserto, como símbolos do ocaso das intenções da modernidade, com o incipiente retorno econômico da extração de areia sílica no continente, o que significou o "fracasso" e a decaída da industrialização na região. Desse modo, tomamos emprestado o conceito de espaço liso (Deleuze; Guattari, 1997) para compreender que o sentido de lugar desolado, ermo e desértico poderia resguardar uma localidade capaz de agasalhar usos e ocupações na contracultura dos espaços que são lidos como hegemônicos, ao compreender a ruína como um espaço cheio de multiplicidades, afetos e desejos.

Ao retomar a potência do abandono no primeiro bairro formado pelo surgimento da ferrovia na área continental da cidade de São Vicente, temos em seu território antigos resquícios de sua história ferroviária[13]. No decorrer dos trilhos deteriorados, além da estação Samaritá, outros edifícios ferroviários no complexo resistem ao tempo, tornando-se palco para usos outros. Com a desativação da ferrovia e a deterioração de suas edificações, o espaço ganhou a aparência de um grande quintal e pode ser considerado como lugar de destruição devido à dificuldade de preservação dos bens remanescentes, ela foi tomada lentamente pela vegetação, e o seu grande pátio recebe dejetos, lixos e restos do modo de produção capitalista que se acumulam e se empilham em frente às casas de seus atuais moradores (figura 5).

Podemos entender que a criação dessas novas paisagens – e com isso, a pós-industrial –, apesar do vazio urbano, se dá "por narrativas urbanas ou pela acumulação de indícios que irão compor a produção de nossa imaginação sobre a cidade" (Solà-Morales, 2002, p. 185). Os fragmentos de sua história ferroviária constituem o surgimento do primeiro bairro formado pelo advento da ferrovia na área continental da cidade. De igual modo, para a reinvenção do espaço em Samaritá, expressa nessa tentativa de constituir novas paisagens imaginadas, se fez pelo acompanhamento entre os diferentes sujeitos e das paisagens existentes, ao configurar um "território existencial" (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009a).

São espaços e edificações negligenciados, subutilizados, sem caráter hegemônico, áreas onde a cidade não se encontra e, portanto, podem apresentar uma oportunidade às subjetividades pertencentes ao lugar, que se utilizam desses espaços para sua apropriação nas imediações da linha férrea em usos inventivos[14], "espaços que tomam para si as ruínas edificadas como telas de uma galeria a céu aberto" (Frascareli; Hirao; Romão, 2023, p. 57). Constituem cidades dentro das cidades, histórias que podem ser escritas pelos seus próprios habitantes nômades em um deserto urbano a partir do reconhecimento de suas subjetividades (figura 6).

Ao trazer à tona as imagens do cotidiano nessa experimentação em meio ao espaço ferroviário desindustrializado, diferentes objetos e materiais se reúnem para criar novos locais de pertencimento no espaço urbano nos espaços intersticiais, nos terrenos vazios que não se mesclam ao tecido urbano da cidade.

Considerações Finais

Propomos, com este texto-trajeto, uma reflexão sobre as rotas que se multiplicam, inspirada nas caminhadas indígenas apresentadas no início do artigo. Ao adotar o ato de caminhar como uma forma de interpretar a paisagem e o território, seguimos percursos marcados pelos trilhos ferroviários que foram instalados e posteriormente abandonados, perfazendo, talvez, as mesmas trilhas antigas que cruzavam o território de São Vicente. Também, na tentativa de nos aproximarmos e distanciarmos da narrativa histórica desses caminhos ancestrais, fizemos outras caminhadas por trajetos por nós traçados.

A descoberta de novas territorialidades, enquanto prática cartográfica, realiza-se por duas dimensões indissociáveis: a pesquisa e a intervenção (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009b, p. 80). As caminhadas foram realizadas em um território cujo contexto histórico e urbano foi marcado por transformações e movimentos, do homem à máquina. Percorreu-se o primeiro bairro formado em decorrência da linha férrea e as zonas abandonadas nos bairros adjacentes, resultantes do processo de desindustrialização.

As inúmeras intervenções encontradas no território nos permitiram relacioná-las com os locais frequentados durante as caminhadas. Essas intervenções provocaram novas formas de representação (ou expressão), que mediaram as relações entre a cidade (os espaços vazios), a arte (os usos inventivos) e a vida cotidiana (os habitantes da cidade). Os frequentadores desses espaços perceberam que o vazio urbano contemporâneo pode ser, por vezes, uma situação benéfica, devido às potencialidades de uso do espaço. No entanto, também observaram indiferenças e incertezas decorrentes da imensa cicatriz entre os bairros adjacentes à margem ferroviária no continente da cidade.

Os diversos fragmentos encontrados no cenário pós-industrial, além do espaço do abandono, há também, recriações e apropriações de uma cidade sempre em constante mudança. Possibilidades que detêm o potencial de lançar novas formas da reinvenção do cotidiano em "estratégias e táticas criativas" (Kinceler, 2019, p. 218) que produzem outras subjetividades capaz de reinventar o urbano e o sujeito que o habita.

A ferrovia desativada, objeto desta reflexão, se apresentou, a princípio, como um imenso vazio urbano. No entanto, houve a possibilidade de evidenciar o que é a cidade e esses outros lugares que a compõem. Assim, ela passou a ser lida como subjetiva e percebida de forma fragmentada, não sendo um todo homogêneo. Em cada caminhada se desdobravam surpresas e modos próprios de representar e expressar a ocupação nestes espaços.

13 A área continental recebeu ao todo oito estações ferroviárias: Gaspar Ricardo (1930), Samaritá (1936), Pai Matias (1937), Mãe Maria (1938), Acaraú (1938), Salles da Cruz (1941), Padre Alarico (1941) e Rio Branco (1984).

14 Os usos inventivos encontrados à margem ferroviária em Samaritá, transmitem histórias de sua contemporaneidade e de outros espaços (re)imaginados por seus usuários, como pessoas em situação de rua, comerciantes e crianças compartilhando dos mesmos espaços à margem dos trilhos (Romão; Fiorin; Frascareli, 2023).

Dessa forma, ao ter na compreensão da historiografia pela travessia de caminhos uma conjunção das memórias da cidade e de seus habitantes, o qual durante o perambular no continente resultou na partilha dos conhecimentos dos outros habitantes da cidade, em uma espécie de salvaguarda dos usos à margem ferroviária.

Referências

BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas III. Um Lirico do Auge do Capitalismo.* São Paulo: Brasiliense, 1989.

BESSE, Jean-Marc. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem.* Rio de Janeiro: Eduerj, 2014.

BOLIGIAN, Andressa Turcatel Alves; NASCIMENTO, Nádia Regina Do. *Problemas de saúde no bairro Quarentenário - São Vicente (SP): uma questão de poluição ambiental?* 1999. 283–313 f. Curso de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Estadual Paulista, UNESP, Rio Claro, 1999. Disponível em: http://www1.rc.unesp.br/igce/geografia/pos/downloads/2001/problemas.pdf.

CARERI, Francesco. *Caminhar e Parar.* São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética.* 1. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

COLAVITE, Ana Paula. *Contribuição Do Geoprocessamento Para Criação de Roteiros Turísticos nos Caminhos de Peabiru – PR.* 2006. 162 f. Mestrado – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006.

DEBORD, Guy. *Teoria da Deriva.* 2. ed. [*S. l.*]: Revista Internacional Situacionista, nº 2, 1958.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 5.* 1. ed. São Paulo: Ed. 34, 1997. v. 5.

FOUCAULT, Michel. *O corpo utópico, As heterotopias.* São Paulo: n-1 Edições, 2013.

FRASCARELI, Marina Biazotto; HIRAO, Hélio; ROMÃO, Kauê Marques. Caminhar e cartografar: o território e o patrimônio das ruínas fabris e ferroviárias em São Paulo. *I Congresso Patrimônio Cultural Identidades & Imaginários,* São Carlos, p. 48–60, 2023.

GUATTARI, Félix. *A restauração da Paisagem Urbana.* São Paulo: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1996. v. 24.

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

JACQUES, Paola Berenstein. *Elogio aos errantes.* Salvador: EDUFBA, 2012.

JAKOB, Alberto Augusto Eichman. *Análise Sócio-Demográfica da Constituição do Espaço Urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista no período 1960-2000.* 2003. 220 f. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

KINCELER, José Luiz. Vinho saber: arte relacional em sua forma complexa. *DAPesquisa,* Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 212–219, 26 nov. 2019.

KIRST, Nelson. *Dicionário hebraico-português e aramaico-português.* 16. ed. São Leopoldo: Editora Sinodal, 2003.

NO PÉ DA SERRA - DOCUMENTÁRIO SOBRE A ÁREA CONTINENTAL DE SÃO VICENTE. São Vicente: [*s. n.*], 1 mar. 2013. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=EM6D77vq9IA.

OLIVEIRA, Helder dos Santos de. *Quarentenário e vila ponte nova: a relação sócio-ambiental da população em área de depósito de resíduos organoclorados.* 2002. 77 f. Monografia (Bacharel em Geografia) – Unisantos, Santos, 2002. Disponível em: https://acpo.org.br/arquivos/pagina-biblioteca/agenda-marrom/artigos-dissertacoes-teses-manuais/dissertacoes-monografias/2-oliveira-quarentenario-vila-nova.pdf.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia. Cartografar é habitar um território existencial. *Pistas do método da cartografia.* Porto Alegre: Editora Sulina, 2009a. p. 131–149.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia. *Pistas do método da cartografia.* Porto Alegre: Editora Sulina, 2009b.

ROCHA, Arléto Pereira. *Os Caminhos de Peabiru: História e Memória.* 2017. 130 f. Dissertação (História) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

ROMÃO, Kauê Marques. *Caminhar e cartografar: reconhecimento das ruínas pós-industriais da antiga ferrovia em São Vicente.* 2024. 143 f. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2024.

ROMÃO, Kauê Marques; FIORIN, Evandro. Railway Heritage of the Samaritá station in São Vicente - SP. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades,* [*S. l.*], v. 10, n. 78, seç. Artigos Completos, p. 31–44, 29 out. 2022.

ROMÃO, Kauê Marques; FIORIN, Evandro; FRASCARELI, Marina Biazotto. Samaritá: do espaço de destruição à reinvenção do lugar. *Revista Rua,* Campinas, v. 29, p. 579–590, 2023.

SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos: Poliantéia Santista.* 1. ed. São Vicente: Editora Caudex, 1986. v. 1.

SILVA, Agnes Soares da. pops.pdf. *In*: SEMINÁRIO DE PUERTO IGUAZU, 1998. *CONTAMINAÇÃO AMBIENTAL E EXPOSIÇÃO OCUPACIONAL E URBANA AO HEXACLOROBENZENO NA BAIXADA SANTISTA, SP, BRASIL* [...]. Puerto Iguazu: United Nations Environment Programme, 1998. p. 44. Disponível em: https://acpo.org.br/arquivos/pagina-biblioteca/pops/pops.pdf.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. *Territorios.* Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

STALKER. Direção: Andrei Tarkovsky. Produção: Aleksandra Demidova. União Soviética: Goskino, 1979, (145 min). Legendado. (Ficção).

VALE, Marcia Regina Silva do. *Tempo, memória e oralidade: uma análise da população residente na área continental de São Vicente (litoral sul de São Paulo).* 2008. 221 f. Tese (Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: https://repositorio.pucsp.br/jspui/handle/handle/4001.

ZANETTINI, Paulo Eduardo. *Calçada do Lorena: o caminho para o mar.* 1998. 145 f. Dissertação (Arqueologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

ISSN 2526-7310 PIXO n.33, v.9 outono de 2025

ENTRELAÇAMENTO RURAL E URBANO
A paisagem industrial ferroviária de Birigui e suas potencialidades contemporâneas

RURAL AND URBAN INTERTWINING
The industrial railway landscape of Birigui/SP and its contemporary potencial

Evelyn Caroline da Silva Camara[1] e Hélio Hirao[2]

Resumo
O artigo identifica e reconhece o conjunto arquitetônico ferroviário construído na década de 1970 em Birigui-SP. A partir da imersão no contexto urbano contemporâneo, apreende-se as práticas desviantes que compõem o processo de territorialização, desterritorialização e reterritorialização da paisagem industrial. Através da metodologia da deriva e cartografia, o caminhar torna-se um ato de intervenção para reconhecer as microterritorialidades e potencialidades das práticas cotidianas que caracterizam o território. As relações subjetivas entre os diversos corpos heterogêneos e espaços reforçam a presença de dinâmicas que movimentam a paisagem e a modificam constantemente. Nesse sentido, o artigo objetiva expressar essas relações de atravessamentos e transbordamentos de afetos em cartografias para potencializar a sensação de pertencimento das pessoas com o lugar e consequente, valorizando a paisagem industrial.
Palavras-chave: caminhar, cartografia, deriva, ferrovia, paisagem industrial.

Abstract
The article identifies and recognizes the railway architectural complex built in the 1970s in Birigui-SP. From the immersion in the contemporary urban context, the deviant practices that make up the process of territorialization, deterritorialization and reterritorialization of the industrial landscape are understood. Through the methodology of drift and cartography, walking becomes an act of intervention to recognize the micro-territorialities and potentialities of everyday practices that characterize the territory. The subjective relationships between the various heterogeneous bodies and spaces reinforce the presence of dynamics that move the landscape and constantly modify it. Therefore, the article aims to express these relationships of crossings and overflows of affections in cartographies to enhance people's sense of belonging to the place and, consequently, valuing the industrial landscape.
Keywords: walk, cartography, drift, railroad, industrial landscape.

1Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ) da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design FAAC-UNESP na linha de pesquisa Teoria, História (2024) e Projeto. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Ciências e Tecnologia FCT-UNESP (2023). Membro do Grupo de Pesquisa "Projeto, Arquitetura e Cidade" (CNPq).
2 Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (1981), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela FAU USP (1990) e Doutor em Geografia Urbana pela Faculdade de Ciências e Tecnologia FCT-UNESP (2008). Professor Assistente Doutor do Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente da FCT-UNESP. Credenciado como professor orientador e pesquisador no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design (FAAC-UNESP). Coordena o Grupo de Pesquisa "Projeto, Arquitetura e Cidade" (CNPq).

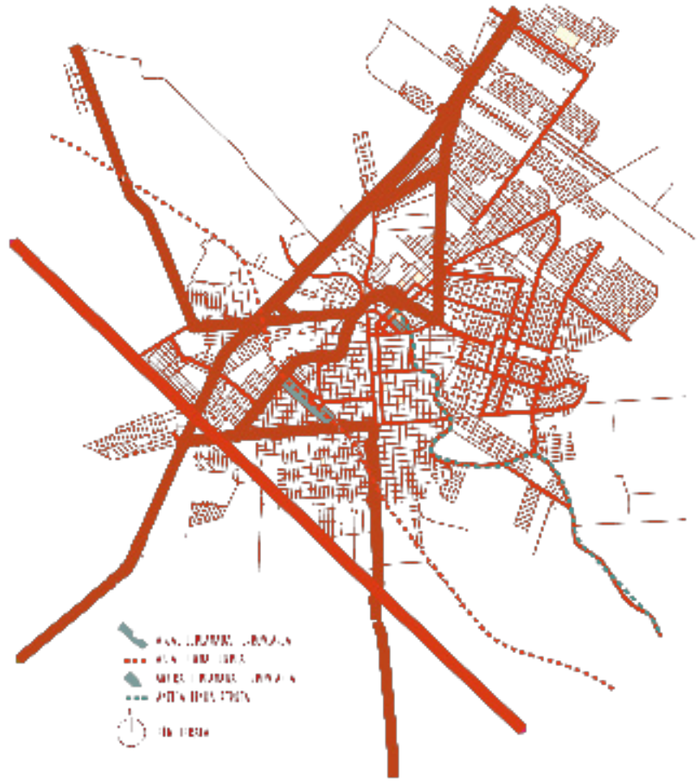


Figura 1 - Mapa com o antigo e o atual traçado da linha férrea. Fonte: autora, 2022.

Introdução

Contextualização

A construção e implantação do pátio ferroviário, datado do ano de 1970, foi consequência direta da desativação e demolição do primeiro patrimônio ferroviário de Birigui-SP. Sendo este, datado do ano de 1911-1917, marcando o início da ocupação urbana da região. Devido a expansão urbana, acelerada pelo forte atrativo agropecuarista, os elementos que antes estavam presentes na paisagem industrial[3] foram modificados e realocados na malha urbana.

Na década de 1960, os estímulos para a modernização do país cresceram e trouxeram novas implementações para a industrialização de pólos urbanos, havendo grandes esforços para o desenvolvimento de políticas públicas de crescimento econômico, em que uma delas se tratava do desenvolvimento do setor industrial de expansão rodoviária. A partir disso, com a crescente demanda pela rodoviarização, a ferrovia sofreu grande perda em sua funcionalidade, restando apenas fragmentos de sua relevância passada.

A cidade de Birigui sofreu severas modificações nos cenários econômico, social e cultural, no qual, a diminuição da importância do transporte ferroviário, se mostrou bastante impactante para as estruturas consolidadas da cidade. Entretanto, a modernização urbana resultou no processo de sucateamento das redes ferroviárias, que trouxe consigo, o auge das mudanças ocorridas na cidade. Dessa maneira o ano

3 A paisagem industrial é determinada a partir do seu contexto de produção, e por meio deste é revelada a história da indústria e da sua evolução. Segundo Santo (2010), a indústria gera alterações na paisagem, ressignificando a ideia de paisagem estabelecida com a paisagem pré-moderna. (Santo, 2010, p.84).

Figura 2 - Mapa da atual do pátio ferroviário e fotografias do patrimônio de Birigui/SP. Fonte: Prefeitura Municipal de Birigui e arquivos da autora. Modificado em 2023.

de 1969 foi marcado pela demolição da antiga estação ferroviária e a remoção do leito férreo da zona central do município (Ghirardello, 2002).

Com a demolição, foi implantada a “Nova Estação Ferroviária”, realocada no leito férreo a uma distância de aproximadamente seis quilômetros do centro urbano em um novo pátio ferroviário, localizado em uma zona considerada marginalizada durante a década de 1970 (Figura 1).

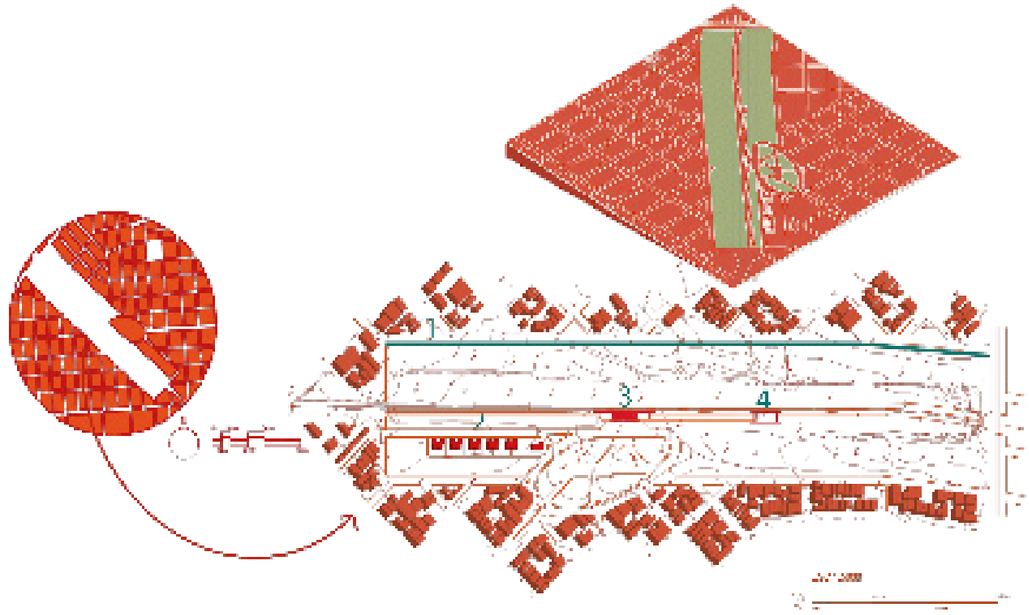
A pesquisa, com sua abordagem rizomática busca identificar e reconhecer as territorialidades do cotidiano dessa paisagem ferroviária em sua multiplicidade, composta por heterogeneidades espaciais e diversidades de corpos que a habitam de modo singular.

Dessa maneira, se propõe a adentrar o território e também, olhar para as camadas de memórias acumuladas em registros materiais, do ponto de vista atual, apreender as ressignificações, como potências a serem valorizadas na construção da cidade existencial, além da produtiva e funcional.

O atual território dessa paisagem ferroviária composto por um conjunto de edifícios (a estação ferroviária e o galpão, além de um antigo vagão abandonados, e uma pista de caminhada implantada no ano de 2015 no lado oposto do pátio) possibilitam o surgimento de outras territorialidades que acompanham as dinâmicas contemporâneas, rurais e urbanas habitarem toda a extensão de seu pátio ferroviário (Figura 2), ressignificando antigas atividades adaptando ao novo contexto.

Reconhecimento da Paisagem Industrial

Enquanto paisagem industrial, o pátio ferroviário em desuso apresenta aspectos importantes para a valorização da história local. As estruturas, embora descaracterizadas, apresentam o relato dos processos de desindustrialização, tornando a paisagem um



aglomerado de ruínas de uma determinada cultura e produção. Assim, o conjunto arquitetônico ferroviário revela elementos construtivos modernos, sendo que um dos edifícios teve a cobertura retirada, enquanto o outro teve as aberturas modificadas, e ambos tem as paredes grafitadas e pintadas por diferentes elementos culturais que se revelam como novas narrativas gravadas em suas estruturas.

Devido a seu aspecto residual, nesse caso, a paisagem industrial pode se revelar como possibilitadora de dinâmicas heterogêneas que não se submetem à ordem urbana. A partir disso, se identifica suas subversões pelas práticas cotidianas que habitam a espacialidade do pátio ferroviário, e como estas se anunciam perante a ausência de funcionalidade.

Nesse sentido, Cabral (2019) define o espaço residual,

> Trata-se de espaços indefinidos, para os quais não há qualquer finalidade prevista, pois, na organização da cidade. Na ausência de fins práticos, os espaços residuais se definem, sempre provisoriamente, de acordo com os diferentes modos pelos quais são reconhecidos: um mesmo resíduo ora pode convidar à permanência, ora é visto de passagem; ora se abre às brincadeiras de crianças, ora é refúgio para meditação; ora acolhe o convívio em grupo, ora atende à solidão. A indefinição dos espaços residuais, assim, é a condição para sua abertura às mais diversas possibilidades (Cabral, 2019, p.106).

Ao reconhecer essa paisagem industrial a partir dos processos de desterritorialização[4] (Deleuze e Guattari, 1995), identificam-se as relações presentes nos edifícios e no

4 O conceito aborda os processos dinâmicos que compõem o território, materializando e modificando-o em decorrência da intersecção entre os aspectos políticos, econômicos, sociais e fenomenológicos.

Figura 3 - Cartografia de apreensão da paisagem industrial ferroviária de Birigui/SP. Fonte: autora, 2023.

espaço. Por meio de marcas, pegadas, rabiscos, pichos e vegetações cultivadas e espontâneas que manifestam-se por entre as brechas estruturais e espaciais, a apreensão ocorre a partir do reconhecimento do acúmulo de dinâmicas urbanas e rurais que transformam a paisagem ferroviária ao sobreporem-se, formando linhas desviantes da cidade homogênea normatizada.

A partir das experimentações espaciais, observa-se a transformação dessa paisagem industrial, bem como sua relação com os corpos que a habitam, formando diferentes sobreposições que evidenciam as dinâmicas do passado e do presente, misturando fragmentos de memória, afetos e percepções subjetivas que interligam o patrimônio construído aos habitantes que atravessam seu espaço.

Com o objetivo de apreender os processos de construção da paisagem do pátio ferroviário, identificam-se as camadas temporais que se acumulam materialmente no espaço, que ao serem habitados, transformam-se em uma tessitura múltipla de acontecimentos que dão sentido às dinâmicas rurais e urbanas, fazendo necessário se relacionar com a abordagem rizomática: “Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo” (Deleuze; Guattari, 1995), de forma que esses fluxos no rizoma, o “entre” sejam apreendidos, possibilitando compor com os desvios da homogeneidade, ou seja, com os que ocorrem nas lacunas deixadas pela lógica funcionalista.

Essa abordagem apreende a paisagem industrial ferroviária, em um processo de territorializações, desterritorializações e reterritorializações (Deleuze; Guattari, 1995) que revelam as interações entre os corpos e a ambiência, bem como uma conjuntura de camadas que se interligam nessa tessitura e compõem as dinâmicas de ressignificação atribuídas pelos habitantes, existindo um constante movimento que permite ao pátio ferroviário estar em modificação permanente, sempre com novas linhas nesse emaranhado.

A paisagem industrial de Birigui é composta pela presença da vegetação cultivada e vegetação ruderal, das artes urbanas, dos edifícios, dos atravessamentos subjetivos

Figura 4 - Montagem fotográfica Patrimônio Ferroviário de Birigui-SP entre os anos de 1917 a 2023. Fonte: Acervo digital do Museu Ferroviário Regional de Bauru e arquivo da autora. Alterado em 2024.

que reconhecem as dinâmicas rurais e urbanas apreendidas por entre os processos de desterritorialização e reterritorialização (Deleuze; Guattari, 1995), indicando que a movimentação presente nessas dinâmicas se entrelaçam com a paisagem e a transformam em um aglomerado de manchas e linhas que expressam as relações presentes na paisagem ferroviária , como uma ação involuntária de desconstrução e reconstrução simbólica (Figura 3). As cartografias objetivam expressar as movimentações apreendidas, com as apropriações e multiplicidades que habitam na paisagem, ressignificando-a e expressando as potências da produção de vida, da relação entre a paisagem e os corpos que a habitam.

Dessa maneira, as multiplicidades apreendidas emergem da desterritorialidade e se interligam com os corpos heterogêneos que habitam os diversos espaços. Os símbolos utilizados na expressão gráfica visual se misturam gerando uma aglomeração que transborda, se modifica, e tende a enlaçar os movimentos de desterritorialização e reterritorialização, no qual, embora aparente ser fragmentado, se trata de uma ação simultânea no rizoma em constelação, que ocorre no cotidiano da cidade.

Os processos de desterritorialização

Fundamentado a partir dos conceitos abordados por Deleuze e Guattari de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, onde: “as territorialidades são, pois, atravessadas, de um lado a outro, por linhas de fuga que dão prova da presença, nelas, de movimentos de desterritorialização e reterritorialização” (Deleuze; Guattari, 1995, p.69), evidencia-se que múltiplas práticas se entrelaçam, unindo-se e separando-se em um movimento de formação de trama que interliga as conexões entre os corpos heterogêneos e a ambiência diversa.

Baseado nisso, identifica-se que há um importante entrelaçamento entre as práticas rurais e urbanas no pátio ferroviário. A Figura 4 reconhece os processos de transformações da paisagem, desde a primeira estação e galpão demolidos até as construções que os substituíram. Ainda, como uma bricolagem, as fotografias apresentam os relatos cotidianos dos processos que desterritorializa e reterritorializa a paisagem, ao capturar

os resíduos que marcam cada momento dessa paisagem: “Ela consegue captar o material dessas práticas, e não a sua forma; ela baliza os elementos utilizados e não o “fraseado” devido à bricolagem, à inventividade “artesanal”, à discursividade que combinam esses elementos, todos recebidos, e de cor indefinida” (Certeau, 2003, p.46).

As apropriações dos sujeitos é incorporada na paisagem a partir da possibilidade de efetuar suas práticas cotidianas, o pátio ferroviário, concede abertura para que as dinâmicas espontâneas tenham espaço para acontecer. Consequentemente, essa relação parte do princípio do lugar como refúgio, abrigo, “quintal de casa”, sendo uma extensão dos hábitos e costumes dos corpos refletidos nas práticas rurais e urbanas, assim como um rizoma que se assemelha a natureza da ambiência estudada, havendo um tempo outro que não o linear, mas transitório, composto por memórias passadas e presentes.

A partir da conceituação dos processos de desterritorialização revelado como potência de transformação das ambiências, há desdobramentos múltiplos de um determinado objeto, lugar ou corpo. A desterritorialização é, em suma, a linha de fuga que atravessa determinado ponto, tornando-se múltipla, e por meio da multiplicidade, as dimensões são preenchidas. Assim,

> As multiplicidades se definem pelo fora: pela linha abstrata, linha de fuga ou de desterritorialização segundo a qual elas mudam de natureza ao se conectarem às outras. (...) A linha de fuga marca, ao mesmo tempo: a realidade de um número de dimensões finitas que a multiplicidade preenche efetivamente; a impossibilidade de toda dimensão suplementar, sem que a multiplicidade se transforme segundo esta linha; a possibilidade e a necessidade de achatar todas estas multiplicidades sobre um mesmo plano de consistência ou de exterioridade, sejam quais forem suas dimensões (Deleuze e Guattari, p.16, 1995).

Ao conectar com o conceito na paisagem industrial, identifica-se que as linhas de fuga são determinadas pelas práticas cotidianas e pela intensidade em que acontecem, o afeto com que os indivíduos compartilham suas dinâmicas ressignifica o espaço, condicionado à multiplicidade de acontecimentos.

O caminhar pelas brechas rurais e urbanas

Para que as apreensões mencionadas fossem efetuadas, foram feitas derivas (Careri, 2013; Debord, 1958; Jacques, 2012; Rocha, 2023) com o objetivo de adentrar e mapear as nuances apreendidas no pátio ferroviário de Birigui. As territorialidades do pátio ferroviário foram reconhecidas, ao utilizar da prática do caminhar para adentrar este território, sabendo que toda caminhada revela um discurso: “Existe uma retórica da caminhada. A arte de “moldar” frases tem como equivalente uma arte de moldar percursos” (Certeau, M., 2003, p.179) .

As experimentações espaciais foram realizadas por meio do ato de caminhar atento, em que durante todo o percurso dentro do pátio ferroviário houve apreensão e cognição das forças e afetos que atravessam a área de estudo, bem como as territorialidades reconhecidas durante a ação de deslocar-se. Nesse sentido,

> (…) uma vez satisfeitas as exigências primárias, 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 metodologia da deriva, tem por referência histórica os situacionistas, que entende a necessidade do caminhar sem interrupções externas para que o reconhecimento dos ambientes esteja em um âmbito psicogeográfico, em que gradativamente evolui e se modifica para se encaixar nas atuais necessidades e vontades contemporâneas que a cidade exala (Careri, 2013), ajustando os elementos objetivos e subjetivos para apreender a paisagem e seu contexto, bem como as relações entre o indivíduo e o território. Para Debord,

> 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 a metodologia se enquadre na realidade contemporânea, foram adaptadas e adicionadas novas maneiras de apreender os territórios existenciais. Somado ao caminhar, foram registrados ilustrações com as experiências sensíveis percebidas pelo corpo que se dispõem no espaço vivenciado (Figura 3, 7 e 8).

A imersão do pesquisador no espaço, para além de reconhecer os processos que modificam a espacialidade, também apreende as potencialidades e singularidades contidas no território. Nesse sentido, o caminhar na metodologia da deriva torna-se um instrumento de construção da experiência espacial a partir das diferentes dinâmicas e ritmos identificados.

O ato de atravessar o espaço apreende novos significados e símbolos. O habitar a paisagem industrial mostra-se como ato de resistência às pressões das políticas econômicas neoliberalistas que reforçam estereótipos de uma cidade ambientada na contemporaneidade. O ato de reconhecer as resistências engloba a cognição dos processos subjetivos que potencializam os vínculos e afeições entre indivíduos, animais e vegetação que coexistem no pátio ferroviário.

Segundo a metodologia abordada, o processo de perder-se é inevitável para reconhecer as territorialidades que habitam a paisagem ferroviária. Assim, ao identificar as potencialidades do espaço, o pátio ferroviário torna-se um ponto de encontro, de dinâmicas, cultivos e expressões artísticas, de modo com que os corpos heterogêneos que permeiam a territorialidade se conectam possibilitando os processos de desterritorialização e reterritorialização que compõem o entrelaçamento de tessituras que unem a apropriação e ressignificação do espaço.

Ainda, quando apreendida através da metodologia da deriva, as dinâmicas que se apresentam no antigo leito férreo são caracterizadas por sua efemeridade. Através desse aspecto, se constituem a fluidez e movimentação em que os devires são componentes, e estes, são parte dos processos de reapropriação e ressignificação dos territórios subjetivos e existenciais da paisagem (Rolnik; Guattari, 2006).

O procedimento cartográfico

Também foram construídas cartografias (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009; Kastrup, 2017; Rolnik; Guattari, 2006) com o objetivo de reconhecer e expressar as potencialidades

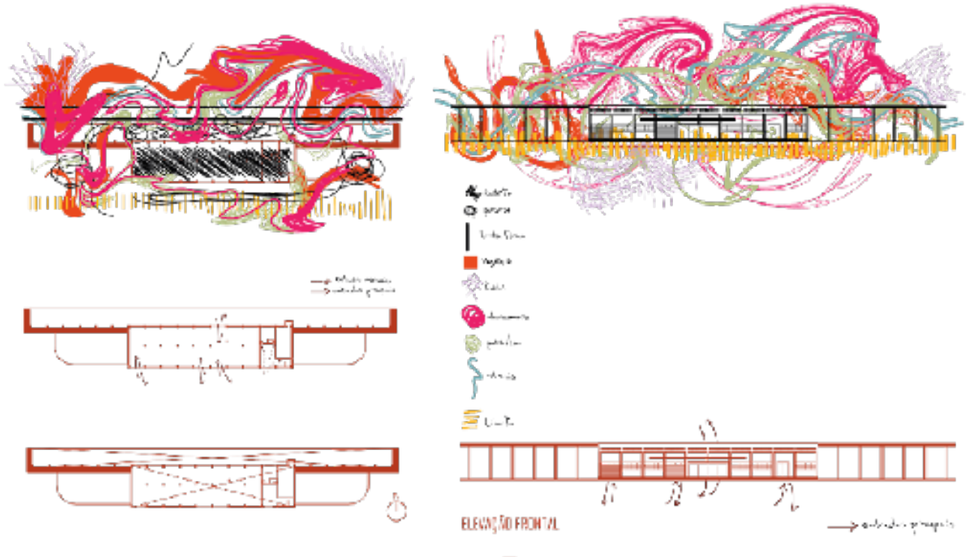


Figura 5 - Planta e elevação frontal da Estação Ferroviária com fluxograma e cartografia de forças e afetos. Fonte: autora, 2023.

do antigo pátio ferroviário, em uma tentativa de desconstruir e reconstruir com as visualidades do patrimônio, como pequenas peças de uma expressão gráfica que se sobrepõem e se entrelaçam de acordo com os fluxos de movimentos das práticas cotidianas existentes na paisagem industrial ferroviária. Nesse contexto,

> 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).

Ao reconhecer o conjunto arquitetônico ferroviário, apreende-se as tessituras que interligam a memória e o habitar, com o morar, o cultivar, o grafitar e o pichar. Sendo que esses atos consistem na ação de haver a possibilidade de apropriação no pátio ferroviário. As ressignificações, portanto, se constituem por serem um entrelaçamento de tramas que se conectam formando diferentes camadas que se sobrepõem em um único espaço. Baseado nisso, as Figuras 5 e 6 reconhecem alguns procedimentos e dinâmicas que ocorrem no conjunto ferroviário modernista de Birigui.

Além disso, a Figura 7 identifica a partir do processo de cartográfico[5] (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009; Kastrup, 2017; Rolnik; Guattari, 2006) o mapeamento dos afetos produzidos pela desterritorialidade e reterritorialidade (Deleuze; Guattari, 1995) presentes na paisagem do pátio ferroviário. Verifica-se a deformação da expressão gráfica visual de modo que os elementos se unem ao ponto de se compor a partir da dinamicidade da cidade contemporânea, incorporando o processo das apropriações do patrimônio ferroviário, fundindo-se e camuflando-se em meio as logísticas urbanas.

5 O processo metodológico da Cartografia é composto por apreensões que objetivam mapear os aspectos subjetivos relacionados a um determinado espaço.

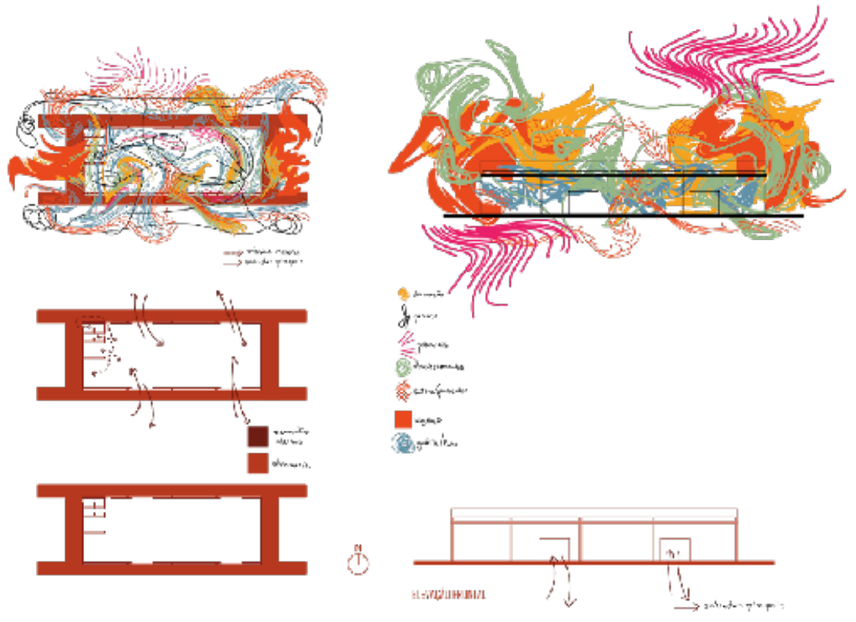


Figura 6 - Planta e elevação frontal do Galpão Ferroviário com fluxograma e cartografia de forças e afetos. Fonte: autora, 2023.

As dinâmicas contemporâneas que acontecem no pátio ferroviário possuem uma movimentação não sincronizada, as plantas crescem em tempos diferentes, as leguminosas e frutas cultivadas pelos moradores nascem em diferentes estações do ano, os gatos abandonados se refugiam por entre as vegetações ruderais, e estas, crescem espontaneamente sem cultivo, bem como aqueles que habitam a paisagem industrial se movimentam de um lado a outro deixando seus rastros permanentes no chão de terra da esplanada (Figura 8), enquanto os animais rurais são empoleirados em seus pequenos abrigos de madeira ou cercados por gradis que foram construídos por indivíduos que habitam residências próximas ao terreno do pátio ferroviário, este também abriga os edifícios do conjunto arquitetônico que desperta curiosidade em determinados grupos a ponto de grafitar e pichar arte urbana expressando suas ideologias e crenças. Todas estas evidências de ressignificação da área industrial ferroviária são expressões de desterritorialização e reterritorialização (Deleuze; Guattari, 1995).

Na Figura 9, da direita para a esquerda, expressa-se o procedimento de desconstrução da planta baixa do pátio ferroviário e de seus edifícios patrimoniais em camadas que podem ou não se sobrepor. Reconhece-se então o percurso efetuado durante a deriva: caminhos pavimentados, caminhos de terra batida e caminhos de vegetação pisoteada, todos revelando a ação humana e natural que irrompe no espaço.

Na sequência, com as práticas rurais e urbanas foram mapeadas na cartografia abaixo (Figura 10), a fluidez das dinâmicas interligadas à paisagem industrial que se tornam perceptíveis, de modo que todas interações são efêmeras e costumam se modificar a partir das necessidades identificadas pelo processo de desterritorialização, fugindo das relações funcionais.

A partir dos processos de desterritorialização, apreende-se que as brechas e desvios que são identificados nas práticas cotidianas são compostas de aberturas que as possibilitam, sendo um espaço nômade em sua essência, ainda, “O espaço sedentário é estriado por muros, recintos e percursos entre os recintos, ao passo que o espaço

Figura 7 - Cartografia de apreensão da paisagem do pátio ferroviário de Birigui-SP. Fonte: autora, 2023.

nômade é liso, marcado somente por ‘traços’ que se apagam e se deslocam com o trajeto” (Deleuze; Guattari, 1992, p.40).

Durante o processo de realizar as cartografias, foram apreendidas as potencialidades de visualização das territorialidades reconhecidas, das quais foram expressas por meio de cores vibrantes o relato de diferentes conteúdos e objetos. As características no âmbito visual e tátil auxiliam na invisibilidade dessas

territorialidades que por vezes necessitam ser ocultadas para que determinadas atividades continuem a existir: “O vazio é a ausência, mas também a esperança, o espaço do possível. O indefinido, o incerto também é a ausência de limites, uma sensação quase oceânica(...)” (Solà-Morales, 2008). Para olhares desatentos, o antigo pátio ferroviário mostra-se como um terreno extenso que possui vegetação ruderal densa e chão de terra batida, contudo, os transbordamentos se interligam com a ação das pessoas que a reterritorializam incorporando as apropriações e as dinâmicas existentes.

Ao reconhecer as territorialidades da paisagem do antigo pátio ferroviário, salienta-se sua inserção no contexto político e econômico neoliberal, em que a lógica funcionalista tende a homogeneizar a cidade. No entanto, sua territorialidade não reflete as estruturas produtivas, mas reforça a existencialidade de um espaço que apresenta outros modos de habitar e de se apropriar. Logo, essas brechas urbanas desdobram-se em uma dimensão que engloba os contrastes das dinâmicas sociais urbanas, sendo um lugar com microterritórios (Neto, 2013) que se convergem em distintas camadas identificadas por suas singularidades, fugindo completamente do funcional e produtivo.

Figura 8 - Cartografia de apreensão da paisagem industrial ferroviária de Birigui-SP.
Fonte: autora, 2023.

Entrelaçamento de tessituras cotidianas

Quando mencionado, o termo “entrelaçamento de tessituras” corresponde a simbologia desviante da paisagem ferroviária, de modo que há um transvio na linearidade da cidade contemporânea, ou seja, os elementos que passaram por entre as microterritorialidades da esplanada ferroviária foram, de algum modo, transformadas e ressignificadas.

A identidade do antigo pátio ferroviário de Birigui é composto pela integração com a ação dos moradores locais.

À medida em que os sujeitos atravessam a ambiência, ambos se modificam durante esse processo. Careri (2013) salienta que ao atravessar uma determinada territorialidade, deve-se se atentar a utilizar as percepções sonora, visual e tátil para conseguir apreender a ambiência como um todo. Nesse sentido, a apreensão da paisagem industrial revela componentes independentes que atuam conjuntamente atribuindo significado à territorialidade.

As práticas identificadas na paisagem industrial ferroviária estão conectadas ao cotidiano dos indivíduos que se apropriam do antigo pátio. Há expressões artísticas feitas por grupos que picham e grafitam as paredes da estação e do galpão ferroviário, há grupos marginalizados que transformam o conjunto ferroviário em refúgio e abrigo para dormir, comer ou somente permanecer, e, ainda, aqueles que utilizam o espaço para passear e fazer exercícios físicos. Contudo, em oposição às práticas urbanas, às práticas rurais possuem caráter de cultivo para com as plantações de verduras, frutas, hortaliças e leguminosas, além do cuidado com os animais de pequeno e grande porte, como coelhos, patos, galinhas, gansos e cavalos. Enquanto as práticas espontâneas se revelam através do crescimento da vegetação ruderal, está se entrelaçando por entre as brechas deixadas pelo cultivo urbano e rural.

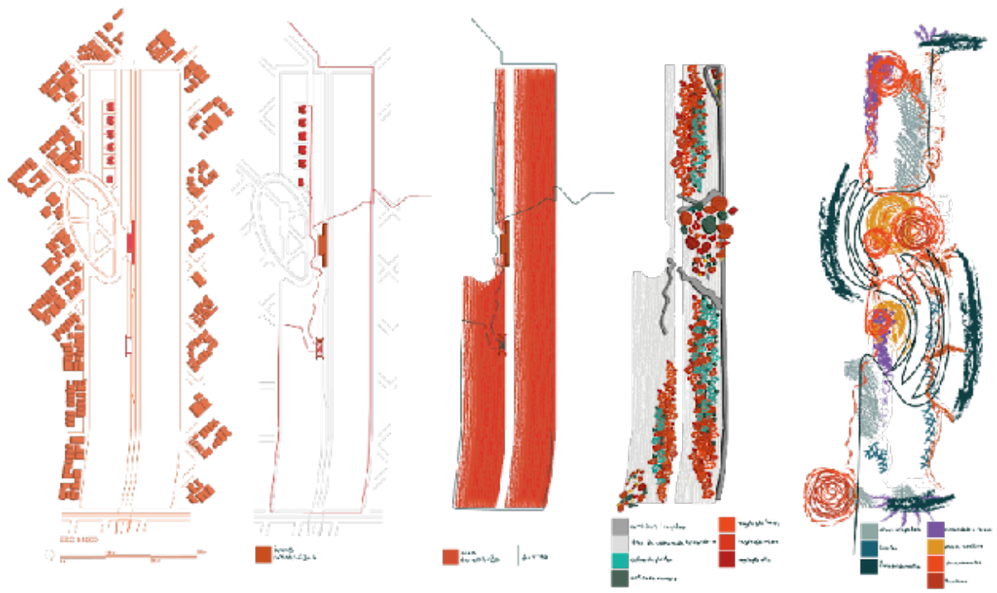


Figura 9 - tografia do reconhecimento das potencialidades na esplanada ferroviária. Fonte: autora, 2023.

As práticas cotidianas apresentam aspectos singulares que retratam o modo como os habitantes do pátio ferroviário atribuem novos desejos ao território: “Essas “maneiras de fazer” constituem as mil práticas pelas quais usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas da produção sócio-cultural” (Certeau, 2003, p.41).

Assim, essas dinâmicas invisíveis, que apesar de se destacar no cotidiano, passam despercebidas aos olhares do poder público e dos corpos que não a frequentam. Contudo, os atravessamentos e apreensões afetivas que transbordam por entre os edifícios da paisagem ferroviária, revelam os territórios conflitantes que compõem a multiplicidade e a heterogeneidade com as práticas cotidianas, embora negado pela lógica funcionalista e produtivista da cidade.

As microterritorialidades e as apropriações

Ao identificar que o território do pátio ferroviário se compõe de microterritorialidades, revela-se pequenos acontecimentos que tendem a definir o carácter do espaço e dos indivíduos que a habitam.

Por meio das dinâmicas rurais e urbanas, o processo de conservação do patrimônio ferroviário se mantém flexível às suas desterritorializações e reterritorializações e, principalmente, às microterritorialidades que atuam diretamente sobre os corpos heterogêneos que compõem o espaço, de modo a atravessá-lo cotidianamente.

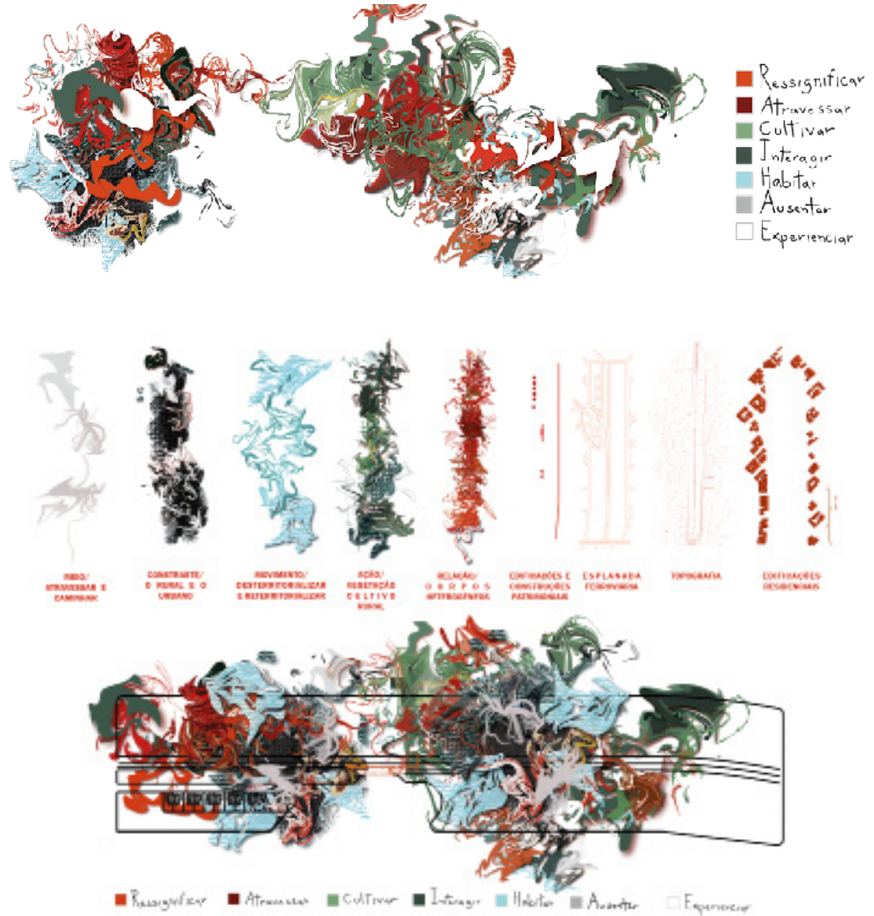


Figura 10 - Cartografia das potencialidades do patrimônio ferroviário. Fonte: autora, 2023.

As microterritorialidades reconhecidas na esplanada ferroviária são definidas por serem constituídas de singelos usos e apropriações num determinado recorte do espaço urbano, possuindo agentes heterogêneos como grupos sociais distintos, seja pelo caráter marginalizado ou por características que correspondem a minorias que se estabelecem nos espaços em que as diretrizes e as funcionalidades urbanas são menos rígidas, assim, podendo produzir espacialidades informais com âmbitos de convivências outras (Neto, 2013, p.9).

Esses microterritórios compõem sobreposições históricas e de territorialização do espaço expressas por meio de atividades rurais e urbanas, criando tensões e contraposições que geram novos ambientes com estruturas contemporâneas de ativação. E como complementa Neto (2013, p.11),

> (...) a complexidade própria da constituição histórica e geográfica dos diversos grupos e agregados sociais, na sua relação (...) com as estruturas sociais, espaciais, culturais e políticas dominantes, os quais precisam ser compreendidos nas suas próprias singularidades.

Através das derivas e cartografias realizadas, apreende-se as singularidades integradas no território revelando que as ações apresentam características de resistência social e natural. Dessa maneira,

> O tema das Microterritorialidades nas Cidades nos conduz, portanto, à consideração da espacialidade dos diversos grupos sociais e suas coexistências negociadas no espaço urbano, na maior parte das

> vezes carregadas de tensões, o que não representa a totalidade das práticas espaciais. Nesse sentido, 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).

As singularidades no comportamento dos habitantes que praticam costumes rurais, revela uma forte identificação com o território: como um senhor de meia idade que utiliza essa área para cultivar seus animais rurais, alimentá-los e criar bebedouros por meio de uma mangueira que atravessa a rua em direção a um pequeno lago artificial, gerando uma microterritorialidade que consegue transmitir maior transbordamento de afetividades do que as tentativas de imposições de funcionalidades que já não mais existem.

Sendo assim, as microterritorialidades transbordam e extravasam sob as regras e funções anteriormente determinadas. De modo que, as desterritorializações identificadas através da apreensão das apropriações rurais e urbanas reforçam as existências das microterritorialidades que se sobrepõem e coexistem ao espaço da paisagem do pátio ferroviário.

Considerações em andamento

O artigo expressa o estudo da coexistência simultânea e heterogênea de práticas e afetos na paisagem industrial ferroviária de Birigui: em que ambas se desdobram em diferentes dinâmicas constituídas por diferentes grupos sociais. Com as discussões teóricas-metodológicas da deriva (Careri, 2013; Debord, 1958; Jacques, 2012; Rocha, 2023) e cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009; Kastrup, 2017; Rolnik; Guattari, 2006) que ao utilizar o caminhar e o mapear como processo de identificação e reconhecimento do espaço, apreende as desterritorializações e reterritorializações (Deleuze; Guattari, 1995) que configuram o pátio ferroviário.

Nesse sentido, 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 como lugar de passagem; e as práticas naturais que são relacionadas as vegetações ruderais que crescem espontaneamente sem que haja cultivo ou ação humana.

Ao integrar o conceito de microterritorialidades e identificá-las na esplanada ferroviária, verifica-se que entre as dinâmicas contemporâneas há relação dos territórios com a apropriação existente, sendo revelados pelas brechas deixadas pela funcionalidade e produtividade, possibilitando que a ressignificação do território seja efetivo por meio de diferentes práticas e atividades. Os corpos heterogêneos presentes na espacialidade do patrimônio ferroviário expressam suas vontades através da multiplicidade e heterogeneidade de acontecimentos. Essas camadas visibilizam as potencialidades do processo de desterritorialização e reterritorialização (Deleuze, Guattari, 1995) que são essenciais para tornar possível um pensamento outro, que possibilita a valorização da paisagem ferroviária industrial de Birigui através das ressignificações e apropriações existentes.

Agradecimentos

Esse texto foi construído com base no Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo intitulado: “Entrelaçamento rural e urbano: o patrimônio ferroviário de Birigui e suas potencialidades contemporâneas“, desenvolvido na Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP em 2023, que continua em processo e em movimento de transformações no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da UNESP, desenvolvendo a dissertação de mestrado com o mesmo orientador, tendo apoio financeiro da CAPES, através da bolsa em nível de mestrado.

Referências

ALVAREZ, J.; PASSOS, E. Pista 7: Cartografar é habitar um território existêncial. In PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. *Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2015. Cap. 7, p. 131-149.

CABRAL, A. S. C. *A realidade sensível da natureza nos espaços irresolutos de São Paulo*. 2017. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

CARERI, F. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: GG Brasil, 2013.

CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano. Artes de Fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.Vol.1.

DEBORD, G. *Teoria da Deriva*. In Revista Internacional Situacionista. No. 2, dezembro de 1958. Acesso em abril de 2023. Online. Disponível em: <https://teoriadoespacourbano.files.wordpress.com/2013/03/guy-debord-teoria-da-d eriva.pdf>

DELEUZE, G. *Espinosa: Filosofia prática*. São Paulo: Escuta, 2002.

DELEUZE G., GUATTARI F. *Mil Platôs*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995. Vol.1

DELEUZE G., GUATTARI F. *O que é filosofia?*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.

GHIRARDELLO, N. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista.* São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GOMES, P. C. C. A cultura pública e o espaço: desafios metodológicos. In: ROSENDAHL, Z; CORRÊA, R. L. (Org.). *Religião, identidade e território*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001. p. 93 – 113.

GUATTARI F. A restauração da cidade subjetiva. In: GUATTARI, F. (Ed.). *Caosmose: um novo paradigma estético*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992. Cap.6, p.169-179.

GUATTARI, F. *As três ecologias*. Tradução de Maria Cristina F. Bittencourt. Campinas: Papirus, 2001.

JACQUES, P. B. *Elogio aos errantes*. Salvador: UFBA, 2012.

KASTRUP, V. Pista 2: O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. In: PASSOS, E; KASTRUP, V; ESCÓSSIA, L. (Ed., Org.) *Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 32-51.

NETO, N. T. *MICROTERRITORIALIDADES NAS CIDADES: UMA INTRODUÇÃO À TEMÁTICA*. Revista Cidades: Ed. v. 10 n. 17, 2013.

PASSOS, E; KASTRUP, V; ESCÓSSIA, L. (orgs.). *Pistas do método da cartografia: Pesquisa – intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

SIMAS, L. A. *O corpo encantado das ruas*. Rio de Janeiro: 1. ed. Civilização Brasileira, 2019.

SOLÀ-MORALES, M. *De cosas urbanas*. Barcelona: Editora Gustavo Gili S.A.,2008.

MEMÓRIA OPERÁRIA E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
Preservação ou apagamento do legado fabril em ocupações habitacionais nos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro

LABOUR MEMORY AND INDUSTRIAL HERITAGE
Preservation or obliteration of the factory legacy in housing squatters in the railway suburbs of Rio de Janeiro

Maria Paula Albernaz[1], Gabriel da Silva Vidal Cid[2] e Gabriele de Oliveira Pinto[3]

Resumo
Este artigo visa refletir sobre o patrimônio industrial no Rio de Janeiro, baseando-se no estudo da relação entre remanescentes industriais reconvertidos para fins habitacionais e a memória operária nos subúrbios ferroviários. O foco são espaços fabris convertidos para habitação em dinâmicas protagonizadas por atores comunitários. Investiga o papel dessas reconversões a partir da discussão sobre patrimônio industrial e memória coletiva, e verificação do quadro da escassez de patrimonialização de bens industriais suburbanos e produção habitacional em políticas públicas. Abarca uma análise cartográfica e morfológica das ocupações autoconstruídas na Zona Norte do Rio de Janeiro, e uma análise etnográfica em um estudo de caso. Ao trazer memórias fragmentadas e subterrâneas e avaliar um senso de pertencimento e identidade nos seus moradores, conclui pelo potencial dessas ocupações autoconstruídas reconvertidas como expressão simultânea de preservação do legado industrial e reivindicação pelo direito à cidade mediante práticas que desafiam processos estabelecidos da ordem dominante.
Palavras-chave: patrimônio industrial, memória operária, direito à cidade, subúrbios, Rio de Janeiro.

Abstract
This article aims to reflect on industrial heritage in Rio de Janeiro based on the relation between industrial remnants converted into housing and the workers' memory in the railway suburbs. The focus is on former factory spaces converted into housing through dynamics led by community actors. The discussion on industrial heritage and collective memory and the background of scarcity of suburban industrial heritage and public housing production, are references to investigate the role of such reconversions. The research includes a cartographic and morphological analysis of self-built occupations in the North Zone of Rio de Janeiro, and an ethnographic analysis in a case study. By bringing fragmented and hidden memories and evaluating the residents' sense of belonging and identity, concludes for the potential of these reconversions as a simultaneous expression for industrial legacy preservation and claiming for the right to the city, challenging practices of processes established by the dominant order.
Keywords: industrial heritage, labour memory, right to the city, suburbs, Rio de Janeiro.

1 Pós-doutorado na School of Architecture and Landscape, University of Sheffield. Doutora em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro - PPGG/IGEO/UFRJ. Docente do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB/FAU/UFRJ e Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU/UFRJ.
2 Bolsista de pós-doutorado (FAPERJ - nota 10) no Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, e professor na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.
3 Arquiteta pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro - FAU/UFRJ. Pesquisadora do Laboratório de Projetos Urbanos do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB/FAU/UFRJ.

Introdução

Este artigo visa refletir sobre o patrimônio industrial no Rio de Janeiro, tendo como referência o estudo da relação entre remanescentes industriais, a sua atual ocupação para fins habitacionais e a memória operária nos subúrbios ferroviários urbanos. Em termos dos remanescentes industriais enfocados, a ênfase é dada àqueles que tiveram os antigos espaços fabris esvaziados da função original e converteram-se em habitação através de dinâmicas protagonizadas por atores comunitários. Com base na compreensão sobre a noção de patrimônio industrial e o conceito de memória coletiva, se volta a investigar como tais reconversões para ocupação habitacional resultam em expressões simultâneas de preservar a memória operária e o legado industrial, além de reivindicar o direito à cidade, a partir de práticas sociais que desafiam processos estabelecidos e normalizados por uma ordem econômica e política dominante.

Para isso, inicialmente contextualiza o panorama atual das políticas públicas referidas ao patrimônio industrial no Rio de Janeiro, avaliando a relevância no cenário nacional do legado fabril dos subúrbios ferroviários carioca, considerando sua priorização para instalação de indústrias no período desenvolvimentista brasileiro. O artigo analisa a relevância de preservar a memória operária nesse legado, frente à escassez na sua proteção e ao usual apagamento da história das classes trabalhadoras. Parte de trabalhos anteriores voltados a compreender a memória articulada a diferentes questões presentes nas cidades (Cid, 2019, 2024; Pinto, 2024) e que consideram problemas relacionados aos remanescentes industriais nos territórios suburbanos (Albernaz, 2025).

O estudo de Nelson da Nóbrega Fernandes (2011) demonstra como a categoria subúrbio, no Rio de Janeiro, que é adotada no artigo, sofreu, ao longo do século XX uma mudança de significado ao ser construído um estigma acoplado a determinados espaços da cidade, que passam a ser marcados como lugar das classes populares e de ausências, em contraponto à cidade moderna, identificada como a região central e a Zona Sul. Em meio a debates sobre o conceito, especialmente no caso carioca, subúrbio é lido frequentemente como o conjunto de bairros servidos pela rede ferroviária[4], a categoria vem sendo reposicionada como um significante político e explicativo de desigualdades, na positivação de certa identidade que disputa o direito a ser valorizada culturalmente na cidade (Carneiro, 2021).

Como referencial para discutir o patrimônio cultural e a memória operária, aciona-se estudos que vêm chamando a atenção para a complexidade no processo de lembrar e esquecer no fazer social, trazendo como contribuição pensar as cidades e o território entrelaçados ao tema da memória. A proposta como recurso analítico no artigo é entender *memória* como uma camada a mais para refletir sobre a cidade, em concordância à prioridade dada nas últimas décadas às disputas ao avaliar demandas pela patrimonialização, seja no reconhecimento sobre desigualdades e violências

4 Sobre o conceito de subúrbio no contexto carioca e debates mais contemporâneos, ver, além de Fernandes (2011), Araújo e Davies (2022), Bernardes e Soares (1990), Carneiro e Mattoso (2023), Cid, Peixoto e Pio (2024), Fernandes e Oliveira (2010); Guimarães e Davies (2018), Santos, Mattoso e Guilhon (2019).

históricas, seja por necessidade de reparação.

Na sequência, o artigo analisa a insuficiência histórica de políticas habitacionais para atender às necessidades de reprodução da classe trabalhadora com um vertiginoso aumento nos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro desde meados do século XX (Abreu, 1987). Avalia como a falta de moradia acabou resultando na expressiva produção de assentamentos de autoconstruídos nos territórios priorizados para industrialização como um modo de resistência e luta pelos direitos à cidade. A partir do final dos anos 1970 com as crescentes dinâmicas de desativação das fábricas decorrente do processo de desindustrialização na Zona Norte da cidade, a reivindicação por moradia se expandiu com a ocupação não só dos assentamentos existentes, mas a reconversão em habitação de antigos estabelecimentos fabris.

A principal referência para refletir sobre o direito à cidade é Henri Lefebvre (2001 [1968]), criador da expressão adotada até hoje em contextos diversos, ao se discorrer sobre a pauta reivindicatória de direito da classe trabalhadora às benfeitorias e oportunidades que a cidade oferece. O autor é também referencial para lidar com as ocupações autoconstruídas, por abrir a perspectiva para se pensar em práticas socioespaciais como fissuras que permitem produzir lugares do possível, espaços nos quais estão impressas uma luta e a efetivação do direito à vida urbana (Lefebvre, 1991 [1974]).

Por fim, o artigo, apresenta os resultados da pesquisa empírica acerca da reconversão de remanescentes industriais para ocupação habitacional, investigando o quanto a memória social ligada à história da classe trabalhadora ainda está presente e como se tornou possível habitar nos espaços de antigos estabelecimentos. A abordagem do objeto da pesquisa se dá em duas escalas de investigação: uma mais abrangente, que pode ser considerada a escala local, abarcando os subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro; e uma mais aproximada, identificada com a escala microlocal, na qual é escolhido um estudo de caso.

O recorte territorial adotado na escala mais abrangente engloba os bairros localizados ao longo dos ramais ferroviários pertencentes à Área de Planejamento 3 - AP3 (ver Figura 1), onde reside cerca de um terço da população da cidade do Rio de Janeiro[5]. Justifica-se a escolha do recorte pela pioneira concentração de significativos parques industriais da cidade no período auge da industrialização nacional. O crescimento urbano dessa região que havia sido impulsionado pela presença das estações ferroviárias aumentou com a expansão fabril (ABREU, 1987). Nesta escala de investigação, entrecruza-se uma análise cartográfica com uma análise morfológica, ressaltando-se as especificidades relacionadas à localização e à caracterização tipomorfológica (Rossi, 1983 [1966]) das ocupações autoconstruídas encontradas.

A escolha do estudo de caso, investigado na escala mais aproximada, se deu a partir da identificação das ocupações autoconstruídas associadas à reconversão de remanescentes industriais situados nos subúrbios da Zona Norte do Rio de Janeiro. Na sua investigação adotou-se uma abordagem etnográfica, por proporcionar uma compreensão detalhada de processos e práticas empregados nas reconversões para habitação e suas implicações para uma reflexão sobre a memória operária.

5 A cidade do Rio de Janeiro se divide administrativamente em Áreas de Planejamento, sendo que a Área de Planejamento 3, ao norte, possui 80 bairros de um total de 160. PCRJ/IPP. *Data.Rio.* Rio de Janeiro. Disponível em: https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5148142/4145881/ListadeBairroseAPs_Mapa. Acesso em: 4 fev. 2025.

Figura 1 - Mapa da Área de Planejamento 3 na Cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Pinto, 2024.

A justificativa do artigo diz respeito tanto ao reforço na discussão sobre a complexa interação entre história, espaço, sociedade e memória, quanto à inserção no debate inovador sobre o reconhecimento e a proteção do patrimônio industrial do ponto de vista do trabalhador, revertendo o protagonismo usualmente dado ao empreendimento. Também se ressalta a contribuição em torno da resistência e das lutas da classe operária, associadas a uma prática socioespacial que enfatiza a disputa territorial entre a ordem hegemônica e contra hegemônica na cidade do Rio de Janeiro.

Patrimônio industrial no Rio de Janeiro – memória operária e subúrbio ferroviário

Considera-se patrimônio cultural o conjunto de bens consagrados, na expressão típica da área, em políticas públicas, especialmente por medidas tomadas pelo executivo[6]. O marco inicial dessas políticas no Brasil é o decreto-lei nº 25 de 1937[7], instituído no governo de Getúlio Vargas, a partir da percepção da necessidade de preservar e construir uma narrativa do passado da nação na qual se observava um processo de modernização, com a urbanização e a industrialização acelerada. Neste momento, se consolida uma perspectiva que organiza uma política patrimonial que encaixa o Brasil em certa história universal, e tem seu lugar marcado pela experiência colonial em diálogo com a valorização de um determinado projeto do que se considera *moderno* (Rubino, 1996).

6 Há vasta literatura sobre o tema, atribuindo o início da patrimonialização às políticas voltadas à proteção de bens em nome do interesse coletivo por ato administrativo, logo após a Revolução Francesa, frente ao risco pelas transformações sociais e políticas da época (Choay, 2001 [1992]; Poulout, 2011 [2006]). Sobre o caso brasileiro, ver Gonçalves (2002 [1996]) e Chuva (2009).

7 O marco seguinte é a Constituição de 1988, cujos artigos 215 e 216 estabelecem o Estado brasileiro responsável por manter seu patrimônio cultural, o descrevendo como “bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”.

A política implementada constrói uma história para a nação, com um caráter de exaltação, excluindo setores da população e regiões no que cabe investir ações de acautelamento. Essa perspectiva encapsula a narrativa do passado privilegiando algumas referências em detrimento de outras. Quando se atenta para o conceito de patrimônio industrial, nesta operação de encapsulamento, valorização ou ocultamento de determinados temas ou setores sociais, fica nítido o silenciamento, sobretudo, da organização da classe trabalhadora e de aspectos da sua relação com a morfologia da cidade, no processo de industrialização.

Um conceito caro aos estudos sobre o patrimônio é o de *lugares de memória*, como discutido pelo historiador Pierre Nora (1984). Nesta concepção a eleição de determinados objetos como símbolos de um tempo pretérito passam pela exigência em construir uma memória através de ações coordenadas, uma vez que os mecanismos tradicionais de transmissão não mais existem, na contemporaneidade. Esses lugares de memória são compreendidos como signos que guardam o passado das coletividades. Neste sentido, a existência de um patrimônio industrial deveria refletir uma intenção coletiva de lembrar de certa organização socioespacial voltada para produção, mediante determinada organização das classes trabalhadora e patronal, representante de categorias sociais e seus vínculos identitários. Simultaneamente, deveria narrar a produção da cidade vinculada aos interesses dessas categorias, rebatida em uma organização territorial e condizente com um planejamento estatal.

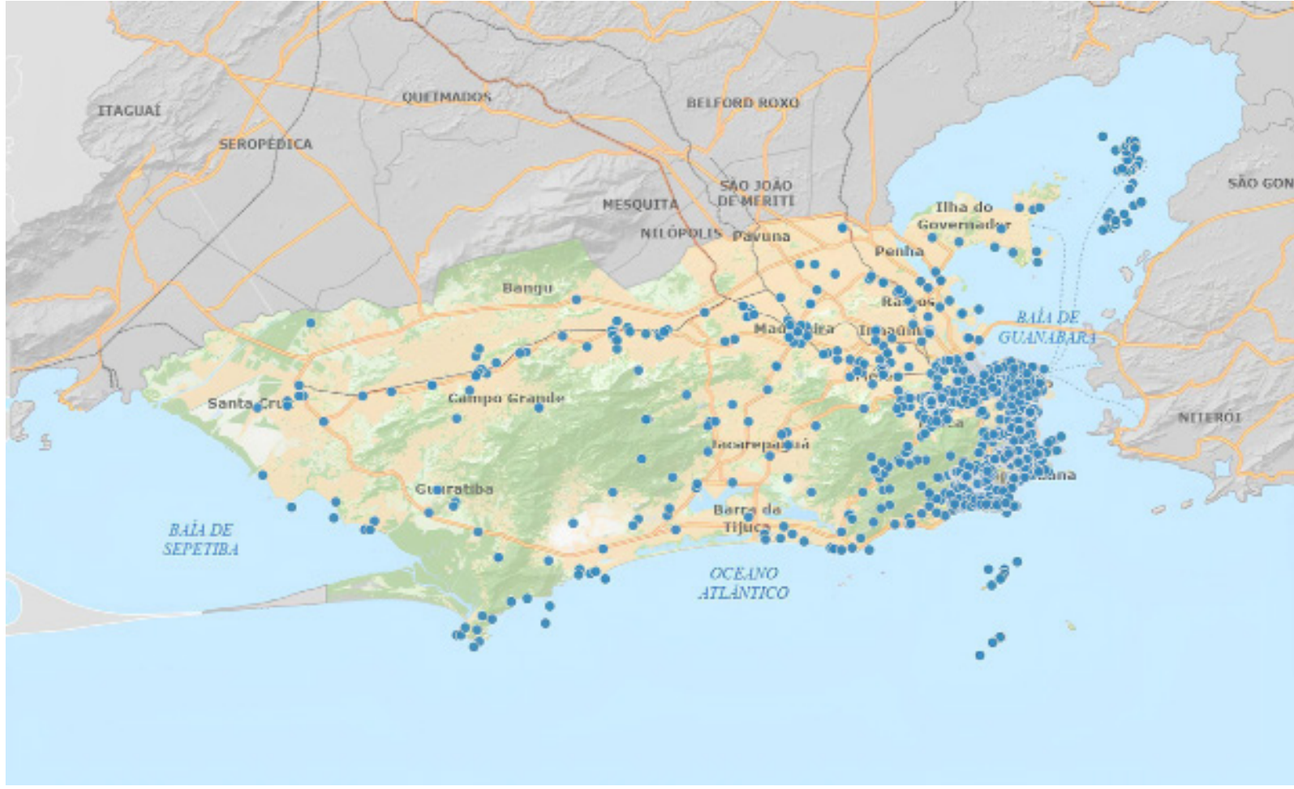
A preocupação com a preservação de remanescentes industriais é relativamente recente, sendo observada sobretudo a partir dos anos 1960 (Rufinoni, 2020). Observa-se o aumento desse interesse em documentos internacionais como a Carta de Veneza de 1964, e a Convenção do Patrimônio Mundial de 1972. Mais recentemente, novos documentos vêm estabelecendo diretrizes para o patrimônio industrial, como a Carta de Nizhny Tagil de 2003, e os Princípios de Dublin de 2011. Nas definições que se ampliam e complexificam-se a cada documento produzido, observa-se a atenção dada aos vestígios que

> englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, 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 (TICCIH, 2003 *apud* Rufinoni, 2020, p. 234)

Vale destacar que em sintonia com revisões e ampliações realizadas nos instrumentos voltados às políticas para o patrimônio cultural[8], atualmente se considera também a dimensão imaterial vinculada ao patrimônio industrial (TICCIH, 2011 *apud* Rufinoni, 2020).

Embora o órgão federal possua liderança institucional na organização das políticas de patrimônio no Brasil, entende-se que as esferas federal, estadual e municipal devem atuar como um sistema. Desde a década de 1960, com o fortalecimento da parceria da UNESCO com o Brasil, há encaminhamentos para descentralizar políticas de patrimônio (Motta, 2017). A Constituição de 1988 municipaliza obrigações federais, sendo em 2005 criado pelo Governo Federal, o Sistema Nacional de Cultura e, em

8 Nas últimas décadas do século XX, críticas à ausência de grupos sociais subalternizados em políticas do patrimônio cultural geraram propostas de revisão do escopo e criação de instrumentos voltados a temas ou bens tratados como intangíveis ou imateriais, cujos marcos legais no Brasil são: o Decreto-lei 3.551/2000 e a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial de 2003.



2006, o Sistema Nacional do Patrimônio Cultural, ainda pouco efetivo (Arruda, 2014). Não obstante haja crescente interesse no patrimônio industrial no âmbito científico[9], há pouca atenção às políticas para esta categoria no Brasil. Ao consultar as listas disponibilizadas pelos respectivos órgãos federal - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan[10], estadual - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC[11] e municipal - Instituto Rio Patrimônio da Humanidade - IRPH[12], a categoria *patrimônio industrial* sequer figura como uma das classificações propostas. Além disso, há um reduzido número de bens tombados concernentes ao patrimônio industrial na cidade do Rio de Janeiro, considerando as três esferas de proteção cultural.

Informações disponibilizadas pela Prefeitura do Rio de Janeiro dão conta de um total de 2.388 bens tombados na cidade do Rio de Janeiro, distribuídos conforme Figura 2, dos quais apenas 14, podem ser lidos como patrimônio industrial. Há um bem tombado pelo órgão federal: a Casa da Moeda, além da casa de propriedade da antiga Companhia Progresso Industrial Brasil - Fábrica Bangu, dos bens móveis integrantes do acervo histórico da Cervejaria Brahma e da antiga Usina de Bondes em Guaratiba, em processos de instrução ou indeferidos. Há três bens tombados pelo órgão estadual: a antiga Fábrica de Gás - Companhia Estadual de Gás; a Fundição Progresso, antiga fábrica de cofres e fogões, e o antigo armazém da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN, todos situados na região central da cidade. Há 10 bens tombados na esfera

Figura 2 - Bens tombados na cidade do Rio de Janeiro. Fonte: PCRJ/IPP. Data.Rio. Rio de Janeiro. Disponível em: https://www.data.rio/datasets/PCRJ::bens-tombados/explore. Acesso em: 4 fev. 2025.

9 Como exemplo a criação do Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH – Brasil) em 2003. TICCIH – Brasil - Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial, c2003. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/. Acesso em: 11 de fev. 2025.

10 Ver IPHAN. *Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento (atualizado em outubro/2024)*. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/base%20de%20dados%20site%20outubro.xls.

11 Ver Governo do Rio de Janeiro/ INEPAC. *Lista de Bens Tombados*. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/acervo/detalhar/32/0. Acesso em: 13 fev. 2025.

12 Ver PCRJ/IRPH. *Listagem de Bens Tombados Municipais*. Disponível em: https://irph.prefeitura.rio/bens-tombados/. Acesso em: 13 fev. 2025.

municipal: a fábrica da Companhia de Fiação Confiança, em Vila Isabel; da Vila Operária, na Cidade Nova; da Vila Operária da Gamboa; da Vila Operária no Jardim Botânico; o Matadouro Industrial de Santa Cruz; o conjunto industrial da Hanseática-Brahma; a Fábrica de Cartuchos do Exército; a Fábrica Bangu; a Fábrica de Chocolates Bhering; e a Fábrica de Tecidos Nova América. Cabe afirmar que é relevante o silenciamento dado a esta categoria no território da cidade do Rio de Janeiro.

Ao verificar a localização dos bens tombados, a Figura 2 também nos revela a disparidade de representação dos ditos lugares de memória na cidade do Rio de Janeiro, com grande concentração dos bens tombados na Zona Sul e Área Central, frente à escassez nas zonas Norte e Oeste, incluindo na Zona Norte a referida Área de Planejamento 3, recorte deste estudo. Nesta área contabiliza-se um total de 118 bens tombados, o que não corresponde a 5% do total de 2.388, embora a região concentre o equivalente a 38% da população da cidade[13], sendo que o único patrimônio industrial tombado, incluindo o seu entorno, é a antiga Fábrica de Tecidos Nova América, no bairro Del Castilho, imóvel que atualmente abriga um *shopping center*.

Ocupações/reconversões como direito à cidade

Os anos 1950 foram marcados por grandes migrações para as duas maiores metrópoles brasileiras: Rio de Janeiro e São Paulo, que tiveram um aumento surpreendente de suas populações. Grande parte dessa população que buscava melhores condições de vida, fugindo das agruras em áreas rurais nordestinas desassistidas nas políticas públicas, foi atraída pela crescente industrialização direcionada a essas cidades (Toniatti, 1976; Wagner; Ward, 1980). Assim, entre os anos 1950 e 1970, a cidade de São Paulo teve a sua população praticamente triplicada, passando de pouco mais de 2 milhões de habitantes para quase 6 milhões, enquanto no Rio de Janeiro a sua população quase duplicou (IBGE, 1950, 1970). O maior aumento demográfico nesta última cidade ocorreu justamente nos subúrbios ferroviários da Zona Norte, priorizados para a instalação fabril desde as primeiras décadas do século XX (Abreu, 1987).

Apesar do reconhecimento do papel do Estado, sobretudo a partir dos anos 1940, como incentivador e produtor de moradias para as camadas da população com dificuldades de acesso ao mercado fundiário e imobiliário (Bonduki, 2017), as diferentes iniciativas governamentais, realizadas principalmente no Rio de Janeiro, foram inexpressivas se comparadas às reais demandas por habitação. Nos subúrbios ferroviários, esta enorme defasagem associada ao crescimento da população em decorrência do processo de industrialização acabou acarretando o surgimento e disseminação de favelas (Silva, 2005). Um dos exemplos mais emblemático da favelização relacionada ao mundo fabril suburbano é o Complexo do Jacaré, cujo intenso aumento se deveu às ocupações autoconstruídas para moradia pelos operários da antiga e adjacente fábrica de lâmpadas General Electric, onde residiam líderes sindicais ao longo do período auge da industrialização (Silva, 2008).

Em finais dos anos 1970, iniciou-se um movimento crescente de desindustrialização decorrente da reorientação das políticas econômicas nos âmbitos mundial e nacional, que se voltaram para a abertura do mercado ao exterior e a redução do Estado na economia (Ramonet, 1998; Slater, 2011; Solimano, 1998). Essas medidas foram agravadas por dificuldades econômicas externas e internas, que até os anos 1990 só tenderia a acentuar nos subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro (Albernaz, 2025). Muitos estabelecimentos industriais foram fechados ou tiveram as atividades produtivas restringidas, levando ao abandono de lotes fabris, às dificuldades financeiras da população e grande impacto urbano (Silva, 2008).

A partir do fechamento dos estabelecimentos fabris suburbanos principiou-se a reconversão de remanescentes industriais, com a reintegração funcional destes imóveis ao tecido urbano mediante sua reutilização para novos usos, abrangendo desde o setor industrial, o comércio e serviços e o institucional, ao residencial. A reconversão das fábricas esvaziadas se deu inicialmente nos antigos estabelecimentos industriais favorecidos por intervenções urbanísticas no seu entorno. Tais reconversões associavam-se principalmente à lógica dos negócios, pela introdução de *shopping centers*, depósitos ou lojas atacadistas. Gradualmente, surgiram outros aproveitamentos dos espaços fabris esvaziados da função original, com a sua apropriação para fins religiosos, de moradia ou comércio e serviços informais.

Dentre as novas ocupações de antigas fábricas nos subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro sobressaem aquelas voltadas para habitação (Albernaz; Alves; Pinto, 2024), que podem ser subdivididas em três categorias. As referências para essa subdivisão são: (a) os agentes responsáveis pela intervenção; os produtos resultantes; (c) os processos adotados na reconversão. Na primeira categoria de reconversão para habitação encontram-se as que associam agentes públicos e privados na produção de moradias voltadas para distintas camadas da população, cabendo aos agentes públicos, o financiamento e a regulamentação; e aos privados, a incorporação e mercantilização. Os condomínios residenciais provenientes do programa habitacional governamental Minha Casa Minha Vida são exemplos recentes dessa categoria de reconversão para habitação (Santo Amore; Shimbo; Rufino, 2015).

Na reconversão de remanescentes industriais para constituir condomínios residenciais chama a atenção o total apagamento da história fabril nos subúrbios nos quais ocorre, por conta da demolição dos resquícios materiais dos estabelecimentos industriais, restando frequentemente somente a divisão original do lote. Ao serem introduzidos, os condomínios residenciais trazem ainda para o contexto territorial, o risco de gentrificação, com a usual valorização do solo. Além disso, consequentemente, há alterações dos valores identitários locais (Alves, 2024).

A segunda categoria de reconversão dos remanescentes industriais para habitação trata-se em geral de uma iniciativa protagonizada pelo poder público para produção de conjuntos habitacionais destinados a camadas de menor renda da população, especialmente as que se encontram em situação de risco do ponto de vista da provisão de moradia. Neste âmbito, a atuação do Estado se deu principalmente através do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, do governo federal, lançado em 2007, destacando nos subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro, ações relacionadas às políticas habitacionais da segunda fase do PAC, preparatórias para a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

Na região ferroviária da Zona Norte suburbana, as intervenções nessa segunda categoria de reconversão de remanescentes industriais situam-se nas bordas de dois grandes complexos de favelas: Manguinhos e Alemão. Ocorreram em grandes lotes que haviam perdido a função original, resultando em obras de infraestrutura, construção de equipamentos públicos e conjuntos habitacionais. Trata-se de intervenções percebidas como atuações do Estado contraditórias e complexas. Em termos morfológicos, há uma crítica positiva referente à integração com as favelas vizinhas (Lima, 2018). Em relação ao processo de implementação, são criticadas negativamente tanto pela adoção dos princípios neoliberais, quanto por seguir um modelo populista (Jardim; Silva, 2015),

13 Ver População residente, segundo Áreas de Planejamento (AP) e Regiões Administrativas (RA), em 2010. PCRJ/IPP. *Data.Rio*. Disponível em: https://www.data.rio/documents/6608f60b6b9741b5998fc4fd5e6a7e14/about. Acesso em: 14 fev. 2024.

ou pela “falta de transparência pública, ausência de participação social efetiva e uso eleitoreiro das obras” (Lima, 2018).

Mesmo em grande parte direcionadas à população removida já residente nas áreas próximas, como nos mencionados condomínios residenciais, na materialização para constituir novas moradias, excluem-se integralmente os vestígios do passado fabril nos remanescentes industriais enquadrados nessa segunda categoria. Prevalece o intuito de otimizar o empreendimento imobiliário, mesmo se apagando integralmente valores culturais e de referência da memória operária.

Na terceira categoria de reconversão para habitação estão as ocupações autoconstruídas, resultantes de apropriação gradual das estruturas dos remanescentes industriais, em grande parte, galpões abandonados. Estas apropriações se dão inicialmente por um pequeno número de famílias, alguns antigos ou atuais operários de fábricas, ao qual se agregam indivíduos ou outros pequenos grupos, criando um espaço de moradia (Pinto, 2024). Enfrentando condições precárias, as ocupações autoconstruídas refletem tanto a necessidade de habitar em áreas urbanas melhores infraestruturadas e próximas a postos de trabalho, quanto a falta de políticas responsivas à demanda habitacional de populações socioeconomicamente vulneráveis. Constituem espaços de luta e resistência, de grupos ou indivíduos, organizados em coletivos ou não, pertencentes ou não ao mundo fabril, que reivindicam seu direito à cidade através da recusa ao afastamento de benefícios e oportunidades oferecidos pela cidade. Tal situação se faz em meio ao risco constante de remoção, e da pressão por condições mais adequadas de habitação, considerando que são também espaços de precariedade, por falta ou inadequação de condições básicas.

Harvey (2014, p.30) aponta ainda que reivindicar o direito à cidade significa também requerer o poder configurador sobre os processos de urbanização – “o modo como nossas cidades são feitas e refeitas”, como ocorre nas ocupações autoconstruídas. Pode-se entender nestas ocupações, como no estudo de Holston (2013) sobre autoconstruções na periferia de São Paulo, a efetivação de uma cidadania[14] de outro tipo. O autor interpreta o fenômeno da autoconstrução em meio a organização de uma “cidadania insurgente”, em contraposição ao que chama de “cidadania entrincheirada” que naturaliza diferenças. Holston (2013) afirma que o acesso à moradia, ainda que via a autoconstrução e por vezes em processos transversais, é uma experiência de cidadania na medida em que favorece sentimentos de pertencimento e de uso da cidade, mesmo considerando a reprodução de desigualdades históricas.

Assim, nessa terceira categoria de reconversão de remanescentes industriais para habitação, cabe o pensamento atualizado para os subúrbios ferroviários cariocas, do direito à cidade. Essa expressão concebida originalmente por Henri Lefebvre (2001 [1968]) no contexto da ebulição política e social dos anos 1960, na Europa, direcionada à classe operária, traz à discussão os efeitos da industrialização enquanto componente de uma outra produção urbana, criadora de segregação e favelização. Em se tratando da realidade brasileira, e do contexto específico dos subúrbios ferroviários, podemos tratar da classe operária, próxima à compreensão de Kowarick (2017 [2000]) que a identifica como aquela composta por grupos distintos de trabalhadores que estabelecem suas vivências em territórios dos quais se sentem pertencentes, e onde trajetórias e conjunturas de conflitos e reivindicações acabam promovendo uma sociabilidade de vizinhança coletiva.

14 Pode-se pensar o debate em torno da noção de cidadania como um conjunto de direitos institucionalizados e relacionados a uma experiência de pertencimento, sendo a ideia Estado-nação uma categoria forte nessa definição (Gurza Lavalle, 2003). No que cabe à discussão sobre memória, a noção de “cidadania cultural” se tornou chave de análise a partir da contribuição de Chauí (1989).

Ocupar/reconverter - memórias subterrâneas e insurgências[15]

No recorte territorial em escala mais abrangente correspondente aos subúrbios ferroviários da Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, foram identificadas cinco ocupações autoconstruídas para habitação decorrentes de reconversões de estabelecimentos fabris. Nessas reconversões chamadas Embratel, Borgauto, Nova Vida, Gretisa e Silva Pedrosa, identificadas por meio de análises bibliográficas, imagens de satélite e notícias de jornais (ver Figura 3), até hoje prevalece o uso para moradia. Todas essas cinco ocupações, que tiveram a autoconstrução para moradia iniciada na primeira década dos anos 2000, possuem atributos semelhantes de integração ao contexto local. Situam-se próximas a grandes favelas consolidadas, das quais se apresentam como uma expansão e de onde provêm parte dos ocupantes, e por isso, recebem a denominação de “favelas fabris” (Rocha, 2016). Igualmente contam com acesso facilitado a infraestruturas de mobilidade urbana, como estações de trem e metrô ou importantes eixos viários, transformando, pela ocupação, espaços abandonados em oportunidades habitacionais.

Dentre essas ocupações autoconstruídas, a Embratel, também conhecida como Samora II, é remanescente de uma maior, iniciada em 2003, em terreno ocioso de 28 mil metros quadrados localizado na Rua Leopoldo Bulhões, junto ao Complexo de Manguinhos, originalmente ocupado por antiga estação de telefonia denominada Companhia Telefônica Brasileira, que, encampada pelo governo federal, passou a ser chamada na década de 1960, Empresa Brasileira de Telecomunicações - Embratel. Entre 2010 e 2018, as ocupações Nova Era/Embratel II e Mandela de Pedra que compartilhavam o mesmo terreno, foram removidas para a construção de conjuntos habitacionais.

Figura 3 - Mapa das ocupações de remanescentes industriais na Área de Planejamento AP3. Fonte: Pinto, 2024.

15 As informações discutidas neste tópico foram apresentadas em Pinto (2024).

A Borgauto, ou Avenida Brasil, situada no bairro de Ramos, é uma ocupação autoconstruída em terreno de 17 mil metros quadrados da antiga fábrica de peças automotivas Borgauto que encerrou suas atividades em 1996. Acredita-se que a ocupação iniciada entre os anos de 2000 e 2004, abriga cerca de 1.600 residentes, muitos provenientes de favelas vizinhas (Teixeira, 2020).

A ocupação autoconstruída Nova Vida, ou Parmalat, está instalada nas antigas dependências da fábrica de laticínios Parmalat, que encerrou as atividades no estabelecimento em 1999. Com 42 mil metros quadrados, a ocupação ocorreu entre 2005 e 2008 e abriga hoje aproximadamente 900 famílias, muitas delas originárias da Favela de Acari. Localizada junto ao Complexo de Acari, a ocupação se beneficia da proximidade com a Avenida Brasil, a maior rodovia urbana do Rio de Janeiro, além de estar próxima às estações de trem e de metrô Acari/Fazenda Botafogo.

A Gretisa, inserida na favela Águia de Ouro, no bairro de Inhaúma, na Zona Norte do Rio de Janeiro, ocupa instalações de uma antiga fábrica de papéis. Margeada pela Linha Amarela, um dos corredores expressos que liga a região da Barra da Tijuca à Zona Norte, e pela Avenida Martin Luther King, importante eixo viário de interligação de bairros suburbanos, a ocupação está próxima às estações de trem e de metrô de Del Castilho. Acredita-se que tenha surgido entre 2000 e 2004, aproveitando edificações e áreas livres abandonadas do antigo estabelecimento.

Por fim, a ocupação da Silva Pedroza, localizada no bairro de Del Castilho, teve início por volta de 2005 em antiga fábrica há anos fechada e abandonada que no passado se destacou pela produção de tampas metálicas para garrafas. O antigo estabelecimento foi fundado durante a década de 1930, integrando o que viria a ser um importante polo industrial na bacia do Rio Faria-Timbó, pela presença de muitas fábricas que contribuíram com a geração de empregos na região.

Hoje, a ocupação da Silva Pedroza situa-se próxima à ocupação Gretisa, mencionada anteriormente, porém do lado oposto da também citada Linha Amarela, e é contígua à Favela do Guarda e vizinha de outras fábricas também desativadas. O antigo polo industrial, no qual fazia parte o antigo estabelecimento fabril onde atualmente se assenta a ocupação Silva Pedroza, integrava, além da Fábrica Nova América, reconvertida em *shopping center*, a confecção de malhas Zarkos, a fábrica de alimentos Adria, a indústria de parafusos Metaluz, a fábrica de concreto e aço Queiroz Galvão e a fábrica de garrafas térmicas Aladdin, todas desativadas. No entorno, bastante alterado pelas mudanças funcionais, encontram-se muitos estabelecimentos de ensino público e um equipamento de saúde, inaugurado no âmbito do programa municipal *Clínica da Família*, em 2012.

A ocupação autoconstruída da Silva Pedroza foi a escolhida para uma análise qualitativa sobre a relação entre as reconversões de remanescentes industriais para habitação e a memória operária. Foram realizadas oito entrevistas em junho de 2024 com moradores da própria ocupação e da vizinha Favela do Guarda, de onde alguns dos seus ocupantes se originaram, trazendo à tona informações inéditas sobre a antiga fábrica e o processo de ocupação que transformou seu espaço produtivo em habitação. As primeiras entrevistas ocorreram com moradores escolhidos de acordo com a disponibilidade, realizadas na calçada, à frente de suas residências. Posteriormente partiu-se para entrevistar outro grupo de pessoas indicadas pelos primeiros. As perguntas abertas seguiram um roteiro que buscava a história da formação da região e da ocupação, e informações sobre os descendentes de ex-funcionários das fábricas da região. As entrevistas foram essenciais para complementar as análises morfológicas que enfocaram a integração da ocupação autoconstruída com seu contexto, e tipológicas, referentes às espacialidades resultantes da ocupação, a partir dos levantamentos e registros do campo.

Os moradores da Favela do Guarda e da Ocupação da Silva Pedroza entrevistados possuem temporalidades variadas de residência nesses assentamentos: alguns nasceram na região suburbana, enquanto outros residem há não mais de cinco anos. O mais jovem dos entrevistados, com 24 anos, conhece uma das figuras centrais na organização da ocupação autoconstruída por meio das memórias transmitidas por sua mãe. O mais velho, de 69 anos, foi operário em diversas fábricas do polo industrial local. Os que viveram sua infância nos arredores da fábrica se lembram do ir e vir de funcionários e caminhões. Todos os entrevistados conheciam o passado fabril do espaço ocupado e adjacências, citando nomes de fábricas e a natureza da produção.

As entrevistas revelaram principalmente um panorama diverso de memórias e percepções, sobre a antiga fábrica Silva Pedroza. As narrativas de Matheus, morador local desde o nascimento, e Tomás, recentemente estabelecido, ilustram as lembranças da fábrica presentes no imaginário dos residentes. Francisca, que há cinco anos trocou a ocupação da Gretisa, pela Ocupação da Silva Pedroza, para construir sua casa, conhece bem a história local. Ela, assim como Tomás, citou o papel central de um dos principais organizadores da ocupação: o Senhor Teobaldo, um importante líder comunitário, ainda considerado, mesmo depois de tantos anos. Kátia, que se mudou para a ocupação mais recentemente, comentou sobre a tranquilidade e a sua boa localização, embora apontasse a pouca discussão da história da fábrica no seu cotidiano. Lucas e Antônio, ambos com vínculos mais profundos e experiências diretas com o passado industrial, ofereceram detalhes sobre o funcionamento e a influência da fábrica na vida local, destacando a persistência das lembranças da história da vida operária e do impacto do encerramento das atividades do estabelecimento fabril.

Em conjunto, os relatos dos entrevistados possibilitam não só a compreensão da formação e perspectivas da população atual das ocupações autoconstruídas, mas também sobre o passado fabril. Fornecem um mosaico da história do trabalho industrial no período desenvolvimentista no país, percebido e transmitido através das lembranças sobre o funcionamento de muitas das antigas fábricas do polo industrial suburbano do Rio de Janeiro. Nas falas, foi usual surgirem especificidades pouco ditas, como a de que além de tampas metálicas para garrafas, a antiga fábrica Silva Pedroza também produzia colchões. Outras memórias dão conta de que cada uma de suas seis repartições - identificadas em análises de imagens de satélite de 2003 - era dedicada a diferentes produtos, permitindo uma reflexão sobre detalhes dos modos de produção da indústria nacional.

O cotidiano do processo industrial, marcado pela intensidade das atividades da fábrica Silva Pedroza, surgiu nos relatos das entrevistas. Informações como a de que as operações da fábrica ocorriam em turnos de seis horas, totalizando um ciclo contínuo de 24 horas por dia, também indicam a relevância do funcionamento fabril para o ambiente no seu entorno. As memórias dos moradores refletem o passado das relações entre a fábrica e os moradores na vizinhança, ao pontuarem os impactos do movimento incessante de grandes caminhões que utilizavam entradas de acesso nas ruas João Mena Barreto e Capitão Sampaio que circundavam o terreno da fábrica. Os relatos descreveram detalhes do dia-a-dia, como o de que alguns dos veículos eram tão altos que, ao passarem, rompiam fios elétricos suspensos entre os postes, provocando interrupções no fornecimento de energia na Favela do Guarda.

Nas falas dos entrevistados foi comum a percepção de que a antiga fábrica Silva Pedroza, assim como outras da região, simbolizavam riqueza e poder. Nas narrativas, foi ressaltado que as *firmas* eram milionárias e multinacionais, exercendo forte influência sobre a economia nacional e o estilo de vida da população local. Esse status

de riqueza e prestígio se revelava não apenas na infraestrutura robusta das fábricas, mas também no constante tráfego de veículos e na intensidade da atividade industrial. Um entrevistado, em especial, recordou com nostalgia o impacto positivo dessas indústrias, que ofereciam emprego e geravam renda, trazendo prosperidade para a região e seus moradores.

Para os entrevistados, a transição de gestão para os filhos dos proprietários foi um dos principais fatores que levou a uma administração menos eficaz e contribuiu para o declínio crescente das operações da fábrica Silva Pedroza. O contexto mais abrangente de mudanças estruturais e econômicas que desestabilizaram a indústria no nível nacional a partir da década de 1980, e particularidades como a transferência de indústrias da Zona Norte para a Zona Oeste da cidade, foram pouco referenciadas no panorama das dificuldades enfrentadas que resultaram no seu fechamento.

De acordo com os relatos dos moradores, acredita-se que a fábrica tenha encerrado suas atividades entre 1990 e 1995. Esse fechamento deixou um vácuo econômico e social na população local, eliminando uma fonte crucial de empregos e renda. Com o esvaziamento da produção fabril, a população ocupou as instalações abandonadas da fábrica, convertendo-as em moradias e adaptando o espaço para suas necessidades. A Ocupação da Silva Pedroza passou a se destacar na paisagem do subúrbio de Del Castilho, imponente e inescapável à visão dos que passam por ela (Figura 4). Os traços remanescentes da antiga fábrica Silva Pedroza, especialmente a monumental caixa d'água com o nome *Pedroza* inscrito, e os altos muros agora entrelaçados aos tijolos cerâmicos das casas, internas e externas aos limites da antiga fábrica, tornaram-se um marco visual que atrai olhares e suscita questionamentos, revelando uma fusão intrigante entre o passado industrial e o presente habitacional. Os elementos fabris e habitacionais não apenas capturam o olhar, mas também evocam a história de uma transformação significativa, da produção industrial à residencial. Como cicatrizes no tecido urbano, revelam uma história mais complexa, que inclui disputas em torno da organização do território.

É sobretudo nas lembranças e nos relatos dos moradores da Ocupação da Silva Pedroza e da Favela do Guarda, que se torna possível aprofundar na reminiscência desse mundo fabril, contribuindo para a preservação e transmissão da memória operária. As narrativas feitas mostram a relevância da presença dos moradores da Ocupação da Silva Pedroza e da Favela do Guarda para reconstruir a história da antiga fábrica Silva Pedroza e entender como o mundo fabril persiste na memória local. Sua existência e a memória compartilhada permitem ampliar o alcance do imaginário acerca do auge do período industrial nacional e investigar como sua história pode ser contada. Além disso, as memórias não apenas recuperam aspectos esquecidos da fábrica, mas também revelam como os ecos do passado industrial continuam a influenciar o presente.

O trabalho de Michael Pollak (1989) complexifica os debates em torno da memória coletiva ao afirmar a existência de memórias subterrâneas em oposição à *memória oficial* — aquela registrada e disseminada formalmente. Sua reflexão permite compreender como por razões de dor, traumas e resistências social ou política, algumas memórias permanecem reprimidas e marginalizadas. Estas memórias são silenciosamente compartilhadas, especialmente em ambientes privados, até que os tabus que as mantém soterradas sejam superados. A fala de Antônio sobre "o que eu vi e o que eu não vi", quando descreveu o processo de ocupação da antiga fábrica Silva Pedroza, remete às memórias subterrâneas, ao revelar apenas uma *vontade de lembrar* como inerente ao ato de residir. Sua hesitação como de alguns outros entrevistados, suscita reflexões acerca da existência de memórias silenciadas que não são compartilhadas fora de suas redes de confiança, e sobre as razões do receio.

Figura 4 - Ocupação da Silva Pedroza a partir da Avenida Pastor Martin Luther King. Fonte: Google Street View, 2023. Intervenção: Pinto, 2024.

Como exemplo, quando um dos entrevistados tratou do período pós-fechamento da fábrica, marcado por conflitos violentos, a narrativa revelou omissões. A evasão dos detalhes leva a pensar no desconforto ao tratar da gravidade dos acontecimentos.

A construção da memória coletiva é sempre um ato que se dá no presente. Neste sentido, é necessário considerar as tensões atuais no território. A hesitação em abordar tópicos como o poder de grupos armados de milícias e tráfico de drogas, sugere que as pressões e o medo da violência também influenciam no silêncio em torno de memórias da fábrica e da ocupação. Alguns dos entrevistados manifestaram desconfiança e temor em relação às consequências de se exporem. Em um dos casos, a entrevista só foi possível após algum tempo de contato e com a mediação de uma pessoa. A entrevista ocorreu após o esclarecimento reiterado de que o objetivo era exclusivamente explorar a história da antiga fábrica, de modo que temas relacionados à milícia, ao tráfico de drogas e conflitos de poder seriam evitados.

As moradias e os locais de comércio da Ocupação da Silva Pedroza coexistem enquanto estruturas edificadas com os elementos remanescentes das edificações da antiga fábrica, como muros internos de pintura branca, vigas metálicas e a torre de caixa d'água. Esses vestígios arquitetônicos, integrados às novas construções, criam um contraste visual entre o passado industrial e o presente residencial, servindo como lembretes silenciosos de um passado fabril. A torre da caixa d'água, em particular, destaca-se, icônica, mantendo viva a conexão dos moradores com o legado industrial, como destacado por Tomás, um dos entrevistados. Segundo Halbwachs (1990 [1950]), a memória coletiva também se ancora em referências materiais, como a arquitetura, que resistem às mudanças sociais. Na Ocupação Pedroza, os remanescentes espaciais não apenas evocam o passado fabril, mas também atuam como marcos que ajudam a preservar e transmitir a memória operária.

Considerações finais – possibilidades – ocupar é girar a memória da cidade

A transmissão da memória operária relacionada à antiga fábrica Silva Pedroza revela-se como uma forma de memória subterrânea (Pollak, 1989). Essas memórias, muitas vezes marginalizadas em discursos oficiais que privilegiam o progresso econômico ou a história das elites, resistem ao silenciamento e são mantidas em processos e práticas informais e seu compartilhamento entre gerações. Embora nem todos os atuais habitantes se engajem plenamente nas narrativas sobre os tempos fabris, a partilha dessas histórias por aqueles com vivências diretas ou indiretas assume um papel fundamental. Essas memórias, fragmentadas e subterrâneas, não apenas preservam a história da fábrica e da ocupação autoconstruída, mas também ajudam na luta e resistência para permanecer habitando os mesmos territórios suburbanos vivenciados, e consolidar um senso de pertencimento e identidade.

Pode-se argumentar que as políticas públicas para o patrimônio procuram estabelecer identidades, definindo passados, construindo memórias e projetos coletivos. Compreender os processos de patrimonialização - ou suas ausências - se coloca como um posicionamento importante para se pensar nas disputas e negociações pelas cidades. As resoluções destas disputas acabam se materializando em certo *fato urbano* (Rossi, 1998 [1966]), que podem resultar em políticas efetivas que produzem parte da cidade e suas identidades a partir da concepção de planos urbanísticos, projetos urbanos e imaginários coletivos sobre o território.

Como camada da cidade, o legado patrimonial e seu cuidado refletem o modo como compreendemos a memória que queremos. Ancorando-se nos mecanismos de produção da memória coletiva, pode-se acompanhar, para além das políticas, seus reflexos na sociedade e no ambiente construído. Enquanto narrativa de um passado e um projeto coletivo, problematizar o patrimônio cultural é entrar na disputa pela definição não só da memória da cidade, mas do direito pela cidade.

No estudo realizado ficou evidente que a discussão sobre a habitação e o patrimônio aquece o debate sobre a memória e a disputa territorial, levando a se pensar no ambiente construído como uma potência no complexo devir de lembrar e esquecer. Refletir sobre os processos de ocupação e a organização das memórias coletivas na cidade possibilita pensar contraposições, conflitos e tensões. Como já alertava Halbwachs (1990 [1950]), o ambiente construído é uma poderosa ferramenta na organização de determinados quadros mentais que favorecem a lembrança. Inspirando-se em Holston (2013), pode-se pensar também como um dos resultados dos processos de autoconstrução em antigos espaços fabris, a efetivação de uma *memória insurgente* que desafia a hegemônica à semelhança da *memória subterrânea*. A noção de memória insurgente permite revelar diferentes formas de ocupar as cidades e as desigualdades e complexificar as tradicionais noções de cidadania e cidade, calcadas na ideia de universalidade política e de acesso a direitos.

As contradições do mundo contemporâneo se verificam, como aponta Lefebvre (1991 [1974]), através da capacidade de se mostrar fissuras que podem ser potencializadas por meio de uma vivência e de uma apropriação do espaço na ordem planificada e programada da cidade. Nas ocupações autoconstruídas há uma vocação para a unificação de interesses no encontro de lutas fragmentadas que trazem uma potência de transformação política (Kowarick, 2017 [2000]). Dessa maneira, encontrar mecanismos para viabilizar formas alternativas de morar nas ocupações autoconstruídas não só fortalece o resgate da memória fabril, mas é um direcionamento para reivindicar a *função social da propriedade*, garantida pela Constituição Federal de 1988 e reafirmada pelo Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), como meio de apoiar políticas públicas de democratização do acesso ao solo urbano nas cidades.

Referências

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 1987.

ALBERNAZ, Maria Paula. Remanescentes industriais suburbanos: potência transformadora do legado desenvolvimentista latino-americano. *Cadernos Metrópole*, Rio de Janeiro, v. 27, n. 62, p. 1-20, 2025.

ALBERNAZ, Maria Paula; ALVES, Marina Louzada; PINTO, Gabriele de Oliveira. Remanescentes Industriais Reconvertidos em Habitação: Novas marcas dos territórios suburbanos. In: *Anais do Encontro Nacional da Associação de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: Encruzilhadas – convergências e dispersões*. Anais...Rio de Janeiro (RJ) FAU/UFRJ, 2024. Disponível em: https//www.even3.com.br/anais/enanparq8/852292. Acesso em: 13 mai. 2025.

ALVES, Marina Louzada. *Reconversão de Remanescentes Industriais em Condomínios Verticalizados: a produção de um novo subúrbio ferroviário carioca*. 2024. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

AMORE, Caio Santo; SHIMBO, Lúcia Zanin; RUFINO, Maria Beatriz Cruz. (Org.). *Minha casa... e a cidade? avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

ARAÚJO, Fábio; DAVIES, Frank Andrew. (Org.). *Rio a oeste: modos de habitar e fazer a cidade*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2022.

ARRUDA, Renato Fonseca. *Patrimônio Cultural, sistemas e ações articuladas: a experiência de Cáceres e a formação de um sistema de preservação.* 2014. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

BERNARDES, Lysia M.C.; SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *Rio de Janeiro: cidade e região*. Rio de Janeiro: Secr. Munic. de Cultura; Dep. Geral de Doc. Inf. Cultural, 1990.

BONDUKI, Nabil. *Origens da Habitação Social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade: FASESP, 2017. 7v.

BRASIL. *Estatuto da Cidade*. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 21 fev. 2025.

CARNEIRO, Sandra de Sá. Coletivos Suburbanos cariocas: cultura, estigmas e políticas de resistência. In: CARNEIRO, Sandra de Sá; MATTOSO, Rafael. (Org.) *Subúrbios do Rio de Janeiro: territórios plurais*. Rio de Janeiro: Autografia, 2023. p. 97-136.

CARNEIRO, Sandra de Sá; MATTOSO, Rafael. (Org.). *Subúrbios: espaços plurais e múltiplos do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Autografia, 2023.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. *Os arquitetos da memória: sociogênese das políticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

CID, Gabriel da Silva Vidal. Patrimônio Cultural, memória e cidadania na região de Madureira. In: DOMINGUES, João; PRAGMÁCIO, Mário. (Org.). *Memória, patrimônio cultural e a questão urbana no Rio de Janeiro: contradições, conflitos e desafios*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2019. p. 101-118.

CID, Gabriel da Silva Vidal. Usos da memória e atores coletivos em disputa pela cidade: o Estádio do Maracanã, o Museu das Remoções e o Fórum de Entidades em Defesa do Patrimônio Cultural. In: HEYMANN, Luciana; CHUVA, Márcia; LEAL, Claudia Feierabend Baeta. (Org.). *Patrimônio como direito*. ed.1. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2024. p. 65-78.

CID, Gabriel da Silva Vidal; PEIXOTO, Fabio Costa; PIO, Leopoldo Guilherme (Org.). Dossiê: Subúrbios e Periferias: atores, projetos e territórios na organização de memórias coletivas do espaço urbano. *Em Tese*, Florianópolis, v. 20 n. 02, 2023. Disponível em: https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/98762/55499. Acesso em: 14 mai. 2025.

CHAUÍ, Marilena de Souza. *Cultura e democracia: o discurso competente e outras falas*. São Paulo: Cortez, 1989.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858/1945*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega; OLIVEIRA, Márcio Piñon. (Org.). *150 anos de subúrbio carioca*. Rio de Janeiro: Lamparina: FAPERJ; EdUFF, 2010.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; IPHAN, 2002 [1996].

GUIMARÃES, Roberta Sampaio; DAVIES, Frank Andrew. Alegorias e deslocamentos do 'subúrbio carioca' nos estudos das Ciências Sociais (1970-2010). *Revista Sociologia e Antropologia*, n. 8, p. 457-482, 2018.

LAVALLE, Adrián Gurza. Cidadania, Igualdade e diferença. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, São Paulo, n. 59, p. 75-93, 2003.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990 [1950].

HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014.

HOLSTON, James. *Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. *Censo demográfico: 1950*. Rio de Janeiro: IBGE, Departamento de População. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/?view=detalhes&id=767. Acesso em: 21 fev. 2025.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. *Censo demográfico: 1970*. Rio de Janeiro: IBGE, Departamento de População. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/pt/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=769. Acesso em: 21 fev. 2025.

INSTITUTO PÓLIS. *O que é direito à cidade?* São Paulo, 2020. Especiais. Online. Disponível em: https://polis.org.br/direito-a-cidade/o-que-e-direito-a-cidade/. Acesso em: 09 set. 2023.

JARDIM, Maria Chaves; SILVA, Márcio Rogério. *Programa de aceleração do crescimento (PAC): neodesenvolvimentismo?* São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015.

KOWARICK, Lúcio. *Escritos Urbanos*. São Paulo: Editora 34, 2000.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001 [1968].

LEFEBVRE, Henri. *The production of space*. Cambridge: Wiley-Blackwell Publishers, 1991 [1974].

LIMA, André Luiz da Silva. O Estado que produz a informalidade: os casos dos conjuntos habitacionais de Manguinhos no âmbito do PAC-Favelas. *O Social em Questão*, Rio de Janeiro, n. 42, p. 311-336, 2018.

MOTTA, Lia. *Sítios Urbanos e Referência Cultural: a situação exemplar da Maré*. 2017. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. *Projeto História*, São Paulo, n. 10, p. 7-28, 1993.

PINTO, Gabriele de Oliveira. *Remanescentes Industriais nos Subúrbios Ferroviários do Rio de Janeiro: Um Estudo sobre a Ocupação Autoconstruída para Habitação e a Memória Operária*. 2024. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.midiateca.fau.ufrj.br/?p=projetos&id=2838&busca=%Gabriele%Pinto%&pg=1. Acesso em: 25 jan. 2025.

POULOT, Dominique. *Uma história do patrimônio no Ocidente, séculos XVIII-XXI*. São Paulo: Estação Liberdade, 2009 [2006].

RAMONET, Ignacio. *Geopolítica do Caos*. Petrópolis: Vozes, 1998.

ROCHA, Daniella Guedes. *Da Favela ao Conjunto: a trajetória da CCPL entre o abandono, a remoção e a urbanização*. 2016. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) - Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais, Fundação Getúlio Vargas.

ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1998 [1966].

RUBINO, Silvana. O mapa do Brasil Passado. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 24, p. 97-105, 1996. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat24.pdf. Acesso em: 14 mai. 2025.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Patrimônio Industrial. In: CARVALHO, Aline; MENEGUELLO, Cristina. (Org.) *Dicionário temático de patrimônio: debates contemporâneos.* Campinas: Editora UNICAMP, 2020. Cap. 29, p. 233-236.

SANTOS, Joaquim Justino dos; MATTOSO, Rafael; GUILHON, Teresa. (Org.). *Diálogos suburbanos: identidade e lugares na construção da cidade.* Rio de Janeiro: Mórula, 2019.

SILVA, Heitor Ney Mathias da. *As ruínas da cidade industrial: resistência e apropriação social do lugar.* 2008. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

SILVA, Maria Lais Pereira da. *Favelas cariocas, 1930-1964*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

SLATER, David. Latin America and the Challenge to Imperial Reason: A Commentary on Arturo Escobar's Paper. *Cultural Studies,* Londres, v. 3, n. 25, p. 450-458, 2010.

SOLIMANO, Andrés. Economic Growth under Alternative Development Strategies: Latin America from the 1940s to the 1990s. In: CORICELLI, Fabrizio; MATTEO, Massimo di; HAHN, Frank. (Org.). *New Theories in Growth and Development.* Londres: Palgrave Macmillan, 1998. Cap. 11, p. 270-291.

TEIXEIRA, Dora Nathália de Oliveira. Vazios urbanos na Avenida Brasil: Ocupação para fins de habitação nas ruínas fabris. *E-metropolis*, Rio de Janeiro, n. 45, p. 56–63, 2021. Disponível em: http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/047/original/emetropolis45.pdf?1631296692. Acesso em: 22 fev. 2025.

TONIATTI, Mario Francisco. *Migração Rural-Urbana no Estado do Ceará: suas causas*. 1976. Tese (Mestrado em Economia ao Curso de Mestrado em Economia) - CAEN, Universidade Federal do Ceará.

WAGNER, F. E., WARD, J. O. Urbanization and Migration in Brazil. *The American Journal of Economics and Sociology*, v. 39, n. 3, p.249-259, 1980. Disponível em: https://www.jstor.org/stable/3486104. Acesso em: 12 mai. 2025.

ENTRE A TRADIÇÃO E A MODERNIDADE
Estações Ferroviárias Neocoloniais no Brasil

BETWEEN TRADITION AND MODERNITY
Neocolonial Railway Stations in Brazil

Eduardo Bacani Ribeiro[1], Renan Treft[2] e Antonio Soukef Júnior[3]

Resumo
O artigo examina estações ferroviárias brasileiras construídas no estilo Neocolonial, linguagem arquitetônica que se desenvolveu durante o início do século XX quando havia intenso debate sobre identidade nacional e símbolos de modernidade no Brasil. A pesquisa apresenta um panorama destas estações e analisa como o discurso simbólico do movimento Neocolonial foi incorporado às edificações através da aplicação de ornamentos e formas características ao longo das décadas, até o declínio das ferrovias no país. A abordagem metodológica é preliminar e investigativa, com enfoque em edificações ferroviárias produzidas principalmente no interior do Brasil num período em que a historiografia da arquitetura tradicionalmente destaca o predomínio de linguagens modernistas. O objetivo é reconhecer a importância destes exemplares para preencher lacunas na história da arquitetura e das ferrovias brasileiras, além de justificar a necessidade de políticas de preservação dessas construções devido à sua representatividade histórica e cultural.
Palavras-chave: Neocolonial, ferrovias, estações, história da arquitetura, preservação.

Abstract
The article examines Brazilian railway stations built in the Neocolonial style, an architectural language that developed in the early 20th century, a period marked by intense debate over national identity and symbols of modernity in Brazil. The research presents an overview of these stations and analyzes how the symbolic discourse of the Neocolonial movement was incorporated into the buildings through the use of characteristic ornaments and forms over the decades, until the decline of railways in the country. The methodological approach is preliminary and investigative, focusing on railway buildings constructed mainly in the interior of Brazil during a period in which the historiography of architecture traditionally emphasizes the dominance of modernist languages. The aim is to recognize the importance of these examples in filling gaps in the history of Brazilian architecture and railways, as well as to justify the need for preservation policies for these buildings due to their historical and cultural significance.
Keywords: Neocolonial, railways, stations, architectural history, preservation.

1 Arquiteto e Urbanista. Doutor pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade de São Paulo na área de concentração História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo. ORCID https://orcid.org/0000-0002-7856-3474
2 Arquiteto e Urbanista. Doutorando e Mestre em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Professor do Centro Universitário Padre Anchieta em Jundiaí. ORCID https://orcid.org/0000-0002-6635-8190
3 Arquiteto e Urbanista. Doutor pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade de São Paulo na área de concentração História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo Professor visitante do PROGRAU da Universidade Federal de Pelotas. ORCID https://orcid.org/0000-0001-7401-5916

Introdução

No Brasil, a virada para o século XX foi um período de grandes transformações, experimentações e novidades. A recém-proclamada República (1889) despertou, entre os agentes públicos e a população, um desejo de modernização e desenvolvimento, buscando viabilizar e estabilizar o novo regime governamental implantado, que trazia consigo o alvorecer de um novo tempo para a sociedade brasileira.

A implantação desse novo sistema coincidiu com as décadas de efervescentes mudanças no cenário internacional, resultantes das substanciais transformações ocorridas nos dois séculos anteriores, como o desenvolvimento industrial, a evolução do pensamento científico e o fim dos antigos regimes governamentais (Frampton, 2008).

No campo da arquitetura, o século XIX foi um período de intensa experimentação, pois o estabelecimento de uma disciplina de análise histórica permitiu que o passado fosse estudado e a arquitetura de períodos anteriores, catalogada a partir de suas condicionantes. Além disso, o avanço científico e a expansão urbana deram origem a diversas novas tipologias para atender às demandas espaciais dos novos serviços. Esses novos tipos de construções empregavam elementos arquitetônicos do passado, tanto em reproduções fiéis quanto em recomposições e novas analogias, o que permitiu o desenvolvimento de uma nova linguagem arquitetônica, denominada Ecletismo.

Essa linguagem lidava com a identidade tipológica das construções e com a necessidade de se criar símbolos para novas funcionalidades; por isso, de maneira geral, predominou no século XIX e se disseminou por vários países no processo de interação e trocas comerciais (Benévolo, 1998). Isso aconteceu principalmente porque essa linguagem foi a resposta às novas tipologias nos países desenvolvidos — como teatros, óperas, bibliotecas, estações e museus — que começavam a ser implantadas também nos países periféricos, os quais buscavam se conectar, de alguma forma, à sistemática internacional.

No Brasil, o processo ocorreu de modo análogo. A importação e a utilização dos estilos europeus eram práticas comuns desde os primórdios da colonização e se acentuaram com a chegada da Família Real, em 1808, e a criação da Academia Imperial de Belas Artes, em 1816. No entanto, na virada do século e ao longo da Primeira República, a utilização da linguagem arquitetônica europeia tornou-se premissa básica na tentativa de consolidação de uma imagem da nação brasileira como uma sociedade cosmopolita, moderna, socialmente desenvolvida e integrada ao cenário internacional.

As cidades passaram por amplos processos de reformas e remodelações, tanto para habilitá-las ao desenho urbano moderno quanto para inserir os novos equipamentos sociais. Importou-se para o Brasil todo o repertório europeu — seus elementos, linguagens, motivos e decorações — que transformaram as cidades em um ambiente característico do período, conhecido como *belle époque* (Treft, 2021).

Em meio ao processo de padronização arquitetônica segundo os moldes europeus, surgiram algumas figuras paradigmáticas contrárias à sistemática adotada, entre as quais se destaca o engenheiro-arquiteto português Ricardo Severo (1869–1940). Após chegar ao Brasil e estabelecer sociedade, em 1908, com Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851–1928), Severo trouxe à tona questões ainda não debatidas ou interpretadas sob a ótica local, propondo novos caminhos para a arquitetura no país (Melo, 2007).

Atuando como voz dissonante em relação ao processo padronizado, Severo proferiu uma palestra na Sociedade de Cultura Artística de São Paulo, intitulada “A Arte Tradicional no Brasil”, considerada um marco inicial do processo de desenvolvimento de uma arquitetura genuinamente brasileira no século XX (Pinheiro, 2011). Ao introduzir o tema, Severo refletiu sobre a questão artística e sua relação com a identidade nacional a partir da tradição, defendendo que as artes são produtos sociais e que, somadas ao

> Idioma falado, [...] na identidade dos mitos, religiões, usos e costumes, constituem dentro de um organismo social a sua tradição”, e por isso, “exprime essa história evolutiva de um organismo social, e nos conserva o cunho indelével da sua ascendência, o caráter dominante do seu ser moral, essa é a sua arte tradicional (Severo, 1916, p.42).

Partindo da necessidade de identificar os elementos signatários da identidade nacional capazes de constituir uma tradição própria, o engenheiro fez uma análise dos remanescentes artísticos produzidos em terras brasileiras. Contudo, ao direcionar seu discurso ao ambiente europeu — em clara exaltação à sua pátria-mãe — apontou que o verdadeiro valor da arte brasileira residia na influência portuguesa.

> Os fundamentos da arte tradicional brasileira não assentam, pois, nas artes elementares do primitivo indígena. Teremos que procurar mais perto da nossa edade e da nossa índole”, e em vias de conclusão, afirmou que “É, portanto, ao período histórico da colonização portuguesa que temos de ir procurar as origens da arte tradicional no Brasil (Severo, 1916, p.46).

Após estabelecer que a base artística para o desenvolvimento da tradição no Brasil eram os remanescentes portugueses, Severo encaminhou sua fala ao objeto central de sua exposição: a arquitetura, que “é, de todas as artes, a que tem em mais alto gráo esse carácter eminentemente social” (Severo, 1916, p.40). Inicialmente, o engenheiro criticou o processo arquitetônico herdado do século XIX, definindo-o como a idade dos pastiches, que, por serem cópias do passado, causavam efeitos preocupantes, pois a cópia em nada condizia com a realidade histórica.

O entendimento da arquitetura como objeto social vinculado à cultura levava Severo a questionar a relação desses modelos importados com a realidade local, pois, sendo a cultura uma resposta às demandas do homem em determinado território (Meneses, 1996), os modelos aqui produzidos em nada coincidiam com as necessidades prementes. Em suas palavras:

> A partir do século XIX, a architectura aqui perdeu por completo o seu caracter tradicional, a sua razão de ser dentro do quadro nacional, sem um estylo definido, sem uma lógica, sem um destino; entre as vilasinhas do arrabalde, as grandes casas urbanas, as egrejas ou edifícios monumentais, não se descortina mais uma forma, um typo característico, que exprima uma feição do caracter nacional, da resplandecente natureza do paiz, da sua tradição ethinica ou histórica. (Severo, 1916, p.52).

Defendendo o uso dos elementos próprios do território brasileiro, o engenheiro apontou que os resquícios do passado brasileiro são testemunhas intocáveis e não contaminadas do espírito cosmopolita universal disseminado no século XIX e que, mesmo sendo acanhados perto dos padrões históricos europeus, constituem a única linguagem capaz de exprimir a identidade nacional como um objeto tradicional, pois é “único adaptável às condições physica e moraes do meio brasileiro; e por aqui já tomou uma feição local, para não desde já nacional” (Severo, 1916, p.78).

Desse modo, Severo conclamava os ouvintes a buscarem, em nosso passado, os vestígios artísticos para a nova arquitetura moderna brasileira do século XX, em vez de importar os elementos europeus, que em nada condiziam com nossa realidade, visto que:

> Melhor fora, pois, reproduzir a própria tradição do que a alheia, e pelo mesmo motivo, de que é conveniência política e de interesse patriótico a unificação de todos os caracteres que constituem a alma nacional (Severo, 1916, p.81).

E, valendo-se dos seus conhecimentos de arqueologia, Severo apontou os caminhos a serem adotados, discorrendo sobre a necessidade de não se trabalhar com a simples emulação dos elementos do passado, tal como operava o ecletismo, mas, sim, com o estudo apurado das técnicas e das soluções adotadas, que condiziam com a realidade local, adaptando-se ao clima e ao meio físico:

> [...] não se intima ao artista de hoje a postura inerte da esfinge, voltada em adoração estática para o passado, mas sim a atitude viva do caminhante que, olhando o futuro, tem de seguir um caminho demarcado pela experiência e pelo estudo do passado, e cuja única diretriz é o progresso e a glória das artes nacionais (Severo, 1916, p.81).

Segundo Márcia Chuva (2009), as ações de Severo direcionavam para a “identificação de uma arte brasileira que pudesse se enquadrar na classificação tradicional da história da arte no mundo ocidental” (Chuva, 2009, p. 107), tal como havia ocorrido em outros países do mundo, inclusive Portugal (Mascaro, 2008). Posteriormente, Severo chegou a fazer uma segunda conferência, em 1917, para o Grêmio da Escola Politécnica de São Paulo, na qual continuou a expor seus pensamentos acerca da necessidade de se constituir uma arte verdadeiramente nacional. Partindo de uma lista de modelos arquitetônicos do período colonial, principalmente igrejas, o engenheiro evidenciou a qualidade dessas arquiteturas, destacando sua originalidade e pertinência para estudos a serem conduzidos por meio da investigação direta, valendo-se, assim, de seus conhecimentos em arqueologia e etnologia (Treft, 2021, p.121).

Para Maria Lucia Pinheiro (2011), os discursos de Severo extrapolaram o ambiente arquitetônico e alcançaram todo o cenário acadêmico e intelectual, ganhando adeptos e defensores da causa, como o jovem escritor Mário de Andrade (1893–1945), que, após inúmeras viagens pelo interior do país, publicou uma série de artigos na Revista do Brasil, condenando as questões arquitetônicas em curso no cenário nacional:

> Onde fomos buscar inspiração? Em Portugal, que nos deu o que possuímos? Ou nos progressos dessa dádiva, realizados na vastidão do Brasil? Nada disso. Queríamos ser progressistas, reformadores, cubistas, fomos buscar o que não era nosso, imitamos sem altivez, copiamos sem engenho (Andrade, 1921, p.56).

Discorrendo sobre a necessidade de desenvolver uma arte tradicional para o Brasil no século XX, o escritor endossou as sugestões de Ricardo Severo de se estudar os componentes da arquitetura colonial, definindo-a como “um tesouro abandonado onde os artistas poderiam ir colher motivos de inspiração” (Andrade, 1921, p.58). Dando corpo ao novo modelo arquitetônico resultante desse processo, apontou que

> O que há de mais glorioso para nós é o novo estilo Neocolonial, que um grupo de arquitetos nacionais e portugueses, com o Sr. Ricardo Severo à frente, procura lançar. Há já exemplares interessantíssimos e a residência do Sr. Numa de Oliveira é uma obra prima. Não me consta que já tenha havido no Brasil uma tentativa de nacionalizar a arquitetura, estilizando e aproveitando os motivos que nos apresenta o nosso pequeno passado artístico, e formando construções mais adaptadas ao meio (Andrade, 1921, p.59).

A difusão de uma linguagem e a adoção do Neocolonial em variadas tipologias

No que se refere à expansão do Neocolonial, é importante apontar que sua difusão se intensificou a partir da década de 1920, quando o estilo ganhou expressão nacional impulsionado por uma série de eventos institucionais e culturais, entre os quais se destaca a Exposição do Centenário da Independência de 1922. Organizada pelo Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio na então capital do país, Rio de Janeiro, a exposição contou com a participação de 13 países e tinha o objetivo de divulgar as principais modalidades de trabalho no Brasil, relacionadas à lavoura, à pecuária, à pesca, à indústria extrativa e fabril, aos transportes, aos serviços de comunicação, ao comércio, às ciências e às belas-artes.

A exposição serviu de vitrine para o Ecletismo internacional, mas foi o Neocolonial o estilo oficial dos pavilhões nacionais, com pelo menos seis edificações construídas nesses moldes (Kessel, 2008). Destaca-se o Pavilhão da Caça e Pesca, de autoria do engenheiro-arquiteto Armando Oliveira, cujas características da obra foram descritas nos seguintes termos:.

> [...] um estilo inspirado na arquitetura típica da época colonial do Brasil, escolhendo-se para esse fim as melhores características dessa arte, modernizando-a, porém, o que quer dizer que sobre um esqueleto de distribuição moderna e de hodiernas condições higiênicas se deitará uma roupagem desse estilo arquitetônico (Pinheiro, 2011, p.57).

Outros dois imponentes pavilhões foram o da Viação e Agricultura, projeto do arquiteto Adolpho Morales de los Rios, e o das Grandes Indústrias, de autoria dos arquitetos Archimedes Memória e Francisque Cuchet. Este último edifício aproveitou o complexo formado pelo Arsenal de Guerra, Casa do Trem e Forte de São Thiago, adaptando-os para a exposição de acordo com as características do estilo Neocolonial, com destaque para as bow-windows e os beirais revestidos de porcelana. Das três edificações citadas, apenas esta última não foi demolida, abrigando hoje o Museu Histórico Nacional.

A exposição do Centenário da Independência ilustra bem o embate ocorrido entre intelectuais na busca por uma identidade e um modelo de nação, e a aceitação e circulação destas referências no cenário nacional. Na arquitetura, essa disputa colocou, de um lado, os defensores do Ecletismo, fundamentado nos preceitos difundidos pela Escola de Belas Artes, e, de outro, aqueles que defendiam os valores da tradição luso-brasileira, representada pelo Neocolonial. Tal discurso repercutiu em todo o país.

Segundo Kessel (2008), desde que assumiu o corpus de estilo arquitetônico, o Neocolonial trilhou caminhos diversos, começando por uma grande euforia e aceitação, tanto por parte dos arquitetos, quanto da população, seguido de um rechaço veemente, principalmente pelos arquitetos que vislumbravam no funcionalismo modernista crescente o único caminho possível para a arquitetura. Esse olhar preconceituoso em relação a essa arquitetura fez com que boa parte de sua produção, características, nuances e especificidades ficassem excluídas dos processos historiográficos da arquitetura, sendo muitas vezes apresentado como evento esporádico e sem maiores desdobramentos, como no caso do apontamento de Carlos Lemos (1994) para o primeiro livro dedicado ao tema, “Arquitectura Neocolonial: América Latina, Caribe, Estados Unidos”, que apresenta o estilo Neocolonial como uma moda passageira que perdeu sumariamente a importância a partir da década de 1930, quando foi substituído pelo Art Déco (Lemos, 1994), apesar de existirem inúmeros projetos desenvolvidos e executados nessa linguagem que perduraram até a década de 1960, como veremos a seguir.

D’Alambert (2003) aponta ainda em sua tese de doutorado, que o Neocolonial foi pouco estudado, documentado e preservado em razão do baixo número de pesquisas desenvolvidas com a temática até então, corroborando com os apontamentos de Luciana Mascaro (2008), que afirma a necessidade de um aprofundamento nas pesquisas voltadas para a produção Neocolonial, principalmente para o interior paulista, pois houve neste local uma difusão desta arquitetura maior do que era suposto e com grande número de nuances (Mascaro, 2008).
Desta maneira, o presente artigo visa colaborar com o alargamento das pesquisas referentes a essa linguagem arquitetônica brasileira do século XX, buscando entender como ocorreu o processo de incorporação do Neocolonial na tipologia ferroviária, em suas múltiplas nuances e contextos históricos.

Estações ferroviárias e os demais edifícios de suporte à ferrovia

A malha ferroviária brasileira foi estruturada predominantemente no modelo centro produtor/porto exportador, sendo implantada em regiões de cultivo de borracha, algodão, açúcar, charque e, sobretudo, café, o principal produto de exportação entre a década de 1850 e a Primeira República. A vasta rede de comunicação criada pela ferrovia impulsionou o surgimento e a expansão urbana, transformou a geografia e intensificou o fluxo de pessoas e mercadorias.

Nos primeiros anos de implementação, grande parte do material necessário para a construção da infraestrutura ferroviária era importada, principalmente da Grã-Bretanha. Assim, consolidou-se uma nova paisagem em determinadas regiões do território nacional, marcada por viadutos, pontes metálicas, torres de sinalização, edifícios pré-fabricados e outros elementos industrializados, que transformaram significativamente tanto as áreas rurais quanto as urbanas.

Entre as inovadoras tipologias das edificações que integravam os conjuntos ferroviários, destacavam-se armazéns, oficinas, rotundas, casas de funcionários, depósitos de carvão, passarelas para cruzamento das linhas férreas e caixas d’água suspensas usadas no abastecimento das caldeiras das locomotivas a vapor. No entanto, eram as estações ferroviárias que ocupavam um lugar de destaque, por serem os edifícios que conectavam as cidades, os usuários e o trem.

Por essas características, geralmente recebiam projetos detalhados que buscavam aliar funcionalidade, conforto e praticidade. Já as demais edificações, em razão das demandas operacionais do sistema ferroviário, eram tratadas sobretudo como desafios de engenharia, priorizando a eficiência operacional em detrimento de preocupações estéticas.

Entre 1870 e 1890, na primeira fase do desenvolvimento ferroviário brasileiro, os projetos e grande parte dos materiais utilizados na construção das edificações ferroviárias eram importados. Contudo, com a consolidação das companhias ferroviárias e o

avanço das linhas pelo interior do país, os projetos passaram a ser elaborados por profissionais contratados especificamente para essa função ou, no caso das empresas mais estruturadas, por equipes técnicas próprias. Muitas dessas estações, devido ao seu papel articulador, tornaram-se marcos referenciais nas cidades, atraindo ao seu entorno atividades comerciais e de serviços.

Esse fenômeno é evidente no grande número de edificações ferroviárias inicialmente construídas em áreas isoladas, escolhidas por apresentarem topografia adequada às exigências técnicas das locomotivas a vapor. A estação possuía, acoplada, uma plataforma elevada destinada ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, cuja altura facilitava o acesso aos trens. Essa área geralmente era equipada com uma cobertura metálica para proteção contra as intempéries.

Por outro lado, o edifício principal da estação era, em sua maioria, construído em alvenaria de tijolos e recebia acabamento alinhado aos estilos arquitetônicos em voga. Dada sua relevância no contexto social e urbano entre o final do século XIX e o início do século XX, seu tratamento estético assemelhava-se ao de edifícios públicos e institucionais de destaque nas cidades, como as escolas públicas, casas de Câmara e Cadeia e fóruns.

As estações ferroviárias eram classificadas de diversas formas, sendo a mais comum aquela baseada no trajeto da linha férrea. Nesse contexto, distinguiam-se três tipos principais: as estações de passagem (ou intermediárias), localizadas ao longo do percurso; as estações terminais, onde as viagens de trem começavam ou terminavam; e as estações de transferência ou entroncamento, nas quais os passageiros podiam trocar de trajeto.

Conforme essas condições, os edifícios das estações recebiam serviços e acabamentos que variavam de acordo com o porte e a relevância da localidade para as companhias ferroviárias. Algumas empresas, por exemplo, adotavam formas e materiais padronizados em suas construções. Na classificação por localização, as estações ferroviárias eram agrupadas conforme seu tamanho, dividindo-se em grande, médio e pequeno porte. Em geral, as estações menores ficavam em cidades do interior, onde espaços reduzidos eram suficientes para atender às necessidades operacionais. Por outro lado, as estações de grande porte estavam situadas nas capitais ou em cidades de destaque regional. Esses edifícios combinavam áreas para a operação ferroviária com espaços destinados a funções administrativas, abrigando a diretoria e outros serviços das companhias férreas.

Como o auge da expansão ferroviária no Brasil ocorreu ao longo de cerca de cinquenta anos (1870-1920), grande parte das estações foi construída sob a influência predominante do Ecletismo, em suas variadas expressões. O acabamento e o porte das construções variavam de acordo com a relevância da linha férrea e os recursos financeiros da empresa responsável. Assim, era comum que edifícios em alvenaria, elaborados com diferentes arranjos arquitetônicos, fossem complementados por elementos pré-fabricados que refletiam os avanços tecnológicos proporcionados por materiais como ferro, aço e vidro. Esse contraste tornou-se uma marca tanto nos grandes centros quanto nas localidades mais remotas.

Na última fase de expansão das linhas férreas, entre as décadas de 1920 e 1950, o Brasil vivenciou uma rápida transformação socioeconômica e cultural que alterou profundamente seu perfil. No campo econômico, o avanço da industrialização e a priorização do modal rodoviário impactaram significativamente as ferrovias, desencadeando um processo de deterioração a partir da década de 1940. Nem mesmo os esforços do governo federal para unificar a malha ferroviária em uma única empresa, com a criação da RFFSA em 1957, conseguiram reverter essa situação, que culminou na concessão da operação ferroviária à iniciativa privada na década de 1990.

No período anterior à criação da RFFSA, diversas empresas incorporaram ferrovias menores, passaram por fusões, desmembramentos, estatizações e também pela transição da tração a vapor para a tração elétrica e diesel-elétrica. Essas mudanças criaram a necessidade de construir novas estações ou ampliar as já existentes. No entanto, as edificações construídas nessa fase apresentavam diferenças marcantes em relação às mais antigas. Quase todas refletiam as novas tendências arquitetônicas predominantes em várias cidades brasileiras, como o Neocolonial, o Art Déco e, a partir da década de 1930, o Modernismo.

Infelizmente, a qualidade dessas construções variou significativamente, refletindo a crise enfrentada pelo transporte ferroviário. Ainda assim, é possível encontrar exemplares notáveis de cada uma dessas correntes arquitetônicas, com destaque para o Neocolonial, tema deste artigo.

Breve panorama do Neocolonial nas edificações ferroviárias brasileiras

Mais do que apenas indicar a presença do Neocolonial na arquitetura ferroviária, o que fica evidente por meio de edifícios de passageiros presentes em cidades como Santos, Assis, Jaguariúna ou Petrolina, é a compreensão de que modo e em que período essas construções passaram a adotar essa manifestação estilística em suas propostas. Isto é, aquilo que se pretende apresentar a seguir é um inventário sucinto, de teor ainda inédito, sobretudo elaborado a partir de pesquisa online, que permite compreender, em termos quantitativos e qualitativos, um perfil acerca da relação entre a produção arquitetônica ferroviária e o estilo Neocolonial. Acredita-se que essa iniciativa é importante para reconhecer sua presença e a difusão e, também, fortalecer a necessidade de sua valorização e preservação. Assim, o Quadro 1 a seguir apresenta os exemplares que puderam ser identificados durante esta investigação.

Estrada de Ferro Sorocabana			
Estação Ana Costa (1937)	Estação de Chavantes (1927)	Estação de Rancharia (1945)	Estação de Presidente Epitácio (1940)
Fonte: Roteiro Baixada Santista	Fonte: PM de Chavantes	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Gazeta Ribeirinha
Estação de Álvares Machado (s.d.)	Estação de Presidente Bernardes (1951)	Estação de Martinópolis (s.d.)	Estação de Indiana (s.d.)
Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Estações Ferroviárias
	Estrada de Ferro Araraquara		
Estação de Assis (1926)	Estação de Cedral (anos 1950)	Estação de Cosmorama (anos 1950)	Estação de Votuporanga (anos 1950)
Fonte: ALESP	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Jurandir Junior	Fonte: WikiPedia
Rede de Viação Paraná-Santa Catarina			
Estação da Lapa (1952)	Estação de Piraquara (anos 1940)	Estação de Pinhais (anos 1940)	Estação de Marumbi (anos 1940)
Fonte: O Regional	Fonte: TripAdvisor	Fonte: Estação Ferroviária de Pinhais	Fonte: WikiMedia

Estrada de Ferro Leopoldina		Viação Férrea Federal Leste Brasileiro	
Estação de Pequeri (s.d.)	Estação de Mirai (s.d.)	Estação da Esplanada (anos 1942)	Estação de Petrolina (1923)
Fonte: O Trem Expresso	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Estações Ferroviárias	Fonte: Thiago Maia
Cia. Chemins de Fer Fédéraux du L'Est Brésilien		Estrada de Ferro Central do Brasil	
Antiga Estação de Aracaju (s.d.)		Estação de Montes Claros (anos 1960)	
Fonte: Universidade Tiradentes		Fonte: Fonte: Estações Ferroviárias	
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro		Estrada de Ferro Noroeste	
Estação de Jaguariúna (1945)		Estação de Campo Grande (1935)	
Fonte: Jornal Regional		Fonte: IPHAN	

Quadro 1 Estações Neocoloniais identificadas até o momento.

Este quadro oferece um panorama e uma série de dados acerca do modo como o Neocolonial se expressou na arquitetura das estações ferroviárias. Um dos primeiros pontos perceptíveis é que esse estilo se manifestou nessa tipologia ferroviária entre a década de 1920, quando, no Brasil, “imperou triunfalmente o Neocolonial (LEMOS, 1989, p. 167)”, até a década de 1960. Assim, considerando os casos em que é possível prever a data de suas construções, observa-se que entre os anos de 1940 e 1950 ocorreu o período de maior produção de edifícios de passageiros vinculados ao estilo, como é possível constatar por meio do gráfico 1.

Uma vez que os anos de 1940 e 1950 representam um intervalo temporal que a historiografia comumente não considera como o auge do Neocolonial na arquitetura, os exemplares mencionados evidenciam uma quantidade significativa de edificações ferroviárias neocoloniais fora do período de maior destaque desse estilo, sinalizando para uma produção que ainda estava ativa e que, em maior ou menor grau, coexistia com outros estilos. Isto é, não há, nesse segmento, aquilo que poderia ser chamado de exemplos tardios, dado que a produção, embora apresente variações ao longo de cinco décadas, é contínua e atinge seu ápice apenas em meados do século XX.

Os vinte e quatro edifícios neocoloniais identificados pertenciam a nove empresas ferroviárias que tinham seus locais de origem em três regiões do Brasil. No Sudeste estavam presentes: Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro Mogiana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil[4], Estrada de Ferro Leopoldina e Estrada de Ferro Central do Brasil; no Sul: Rede de Viação Paraná–Santa Catarina; no Nordeste: Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e Cia. Chemins de Fer Federaux du L’Est Brésilien (Gráfico 1).

Tendo em vista uma classificação de acordo com os estados brasileiros, esses exemplares se distribuem da seguinte maneira (Gráfico 2):

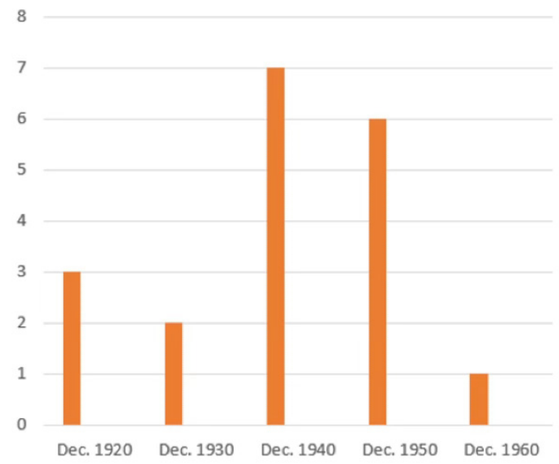
Pode-se observar que, dos sete estados brasileiros com estações Neocoloniais, destaca-se significativamente o território paulista; São Paulo foi o estado com a maior produção arquitetônica ligada a este estilo.

Os edifícios ferroviários identificados apresentam dimensões distintas, abrangendo desde edificações mais modestas, como a de Espinosa, até construções mais amplas, com dois pavimentos, como as de Assis e Campo Grande, por exemplo. Algumas empresas parecem repetir os projetos nesses edifícios, como ocorre nos exemplares da Sorocabana localizados em Martinópolis, Presidente Epitácio, Álvares Machado e Presidente Bernardes; ou, então, em Chavantes e Rancharia. Ainda que possam ser identificadas, nesses casos, determinadas distinções — até mesmo no que diz respeito ao período de suas construções —, possivelmente essa empresa adotava um projeto-tipo, que poderia sofrer alterações dependendo do local e do momento de sua execução.

Em todos os casos, é possível observar que os edifícios aparentam apresentar uma planta tripartida, bastante característica nessa tipologia ferroviária. Assim, percebe-se que a construção é composta por um corpo retangular, na maioria dos casos térreo, que possui um espaço central — o vestíbulo — ladeado, sobretudo de modo simétrico, por uma ala à direita e outra à esquerda; possivelmente, uma dedicada aos serviços e outra à administração.

4 Empresa que ligava as cidades de Bauru - SP a Corumbá - MS, na fronteira da Bolívia.

Gráfico 1 – relação número de edifícios de passageiros – data de construção. Fonte: Elaborado pelos autores.



O pórtico no acesso principal é frequentemente marcado por um frontão interrompido, curvo ou fragmentado, destacando-se pela presença de elementos curvilíneos, como volutas, óculos (vazados ou apenas marcados), pináculos, arcos plenos e abatidos, adornos com telhas capa e canal, entre outros. Esse vocabulário é empregado conferindo particularidades às edificações, uma vez que não é possível identificar um padrão nesse sentido, nem mesmo uma referência que possa ter sido tomada como orientação para a aplicação dessa linguagem nas construções ferroviárias.

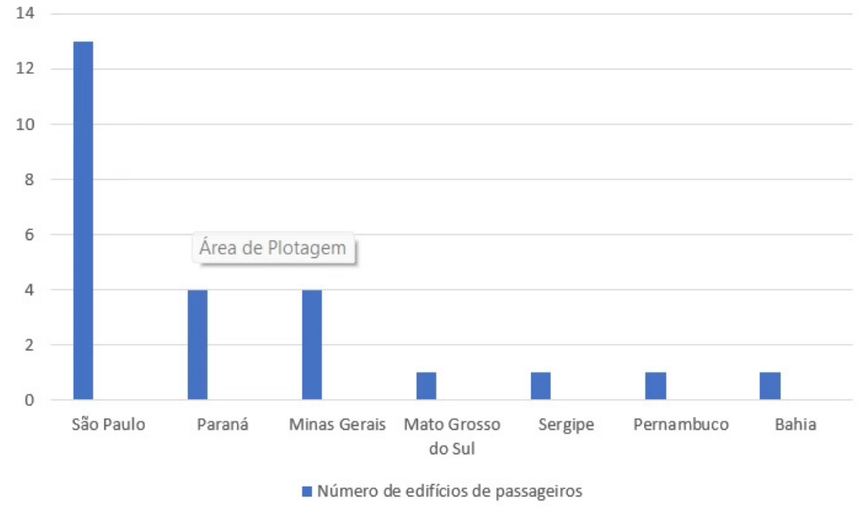
Em vista disso, o estilo Neocolonial manifesta-se nos referidos edifícios de passageiros de modos distintos; ora está presente de maneira acentuada, com diferentes elementos que evidenciam suas características — como nas estações de Ana Costa, em Santos, ou de Jaguariúna —, ora se apresenta de modo simplificado e discreto, com poucos estilemas, como em todos os exemplares da Araraquarense. Assim, verifica-se que tal estilo, com feição mais ou menos erudita, foi replicado em diferentes edifícios, empresas, regiões e períodos, demonstrando — para além de possibilidades financeiras e técnicas — a difusão e a adesão a uma linguagem que possibilitava às construções ferroviárias o vínculo com uma estética considerada moderna naquele período.

Considerações finais

Dessa forma, o resultado desse inventário, que não busca esgotar tal discussão, demonstra que o Neocolonial esteve presente na arquitetura ferroviária de edifícios de diferentes portes, pertencentes a distintas empresas e localizados em várias regiões do país, atuando como mais uma possibilidade arquitetônica em voga na época. Assim como o Art Déco, ele se manifestou nesse tipo de construção, sobretudo em um período em que o modal ferroviário enfrentava sérias dificuldades e, portanto, não exercia mais o papel de destaque que teve entre o final do século XIX e o início do século XX. Na maioria dos casos, esse estilo veio amparar a construção de novos edifícios que objetivavam não apenas a ampliação do espaço ferroviário de maior contato social, mas também sua modernização, a exemplo do que aconteceu em casos da Araraquarense.

Em vista disso, é possível afirmar o Neocolonial como um dos estilos que integrou o último estágio de modernização da arquitetura ferroviária em diferentes regiões do Brasil. A preservação dessas construções ligadas às ferrovias apresenta valor não apenas para o complexo do qual fazem parte, como também se mostra significativa

Gráfico 2 – relação edifícios de passageiros neocoloniais – estados brasileiros.Fonte: Elaborado pelos autores.



para a compreensão histórica do desenvolvimento da arquitetura brasileira para além das edificações monumentais ou emblemáticas e dos estilos mais evidenciados e valorizados. Tais construções ainda são permeadas por inúmeras dúvidas, que vão desde os responsáveis por seus projetos até possíveis relações projetuais que poderiam estabelecer dentro ou fora de suas empresas. Esses fatos demonstram a necessidade de novos estudos que possam se debruçar sobre esse material, enfrentando as dificuldades de suas fronteiras e as invisibilidades em seu entorno.

Referências

ANDRADE, Mário. *De São Paulo*. Revista Ilustração Brasileira, São Paulo, n. 6, fev. 1921.
BENEVOLO, Leonardo. História da arquitetura moderna. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. *Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2009.

D'ALAMBERT, Clara Correia. *Manifestações da arquitetura residencial paulista entre as grandes guerras*. Tese de Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas, 2004. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

KESSEL, Carlos. *Arquitetura Neocolonial no Brasil: entre o pastiche e a modernidade*. Rio de Janeiro: Jauá Editora, 2008.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. *Alvenaria burguesa*. São Paulo: Nobel, 1989.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. El estilo que nunca existió. In: AMARAL, Aracy (org.). *Arquitectura Neocolonial: América Latina, Caribe, Estados Unidos*. São Paulo: Memorial; Fondo de Cultura Económica, 1994. p. 160.

MASCARO, Luciana Pelaes. *Difusão da arquitetura Neocolonial no interior paulista, 1920-1950*. Tese de Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo, 2008. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

MELO, Joana. *Ricardo Severo: da arqueologia portuguesa à arquitetura brasileira*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Os usos culturais da cultura. In: YAZIGI, E. et al. *Turismo, espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 88-99.

PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. *Neocolonial, modernismo e preservação do patrimônio no debate cultural dos anos 1920 no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Fapesp, 2011.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Edusp, 1997.

SEVERO, Ricardo. A arte tradicional no Brasil: a casa e o templo. In: SOCIEDADE DE CULTURA ARTÍSTICA. *Conferências 1914-1915*. São Paulo: Tipographia Levi, 1916.

SOUKEF JÚNIOR, Antonio & RIBEIRO, Eduardo Bacani. *O Art-Déco nas estações ferroviárias brasileiras: o estilo moderno e o modal em declínio (1930-1950)*. Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online), São Carlos, v. 21, 2023.

SOUKEF JÚNIOR, Antonio. *A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação*. Revista Restauro, n. 2. Disponível em: https://revistarestauro.com.br/a-diversidade-dos-conjuntos-ferroviarios-brasileiros-e-a-importancia-de-sua-preservacao/?print=print. Acesso em: 11 abril. 2025.

TREFT, Renan. *Apropriações arquitetônicas: o Neocolonial na Diocese de Limeira*. 2021. Dissertação de Mestrado, 2021. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

EDIFÍCIO INDUSTRIAL NO BRASIL
Patrimônio Cervejeiro

INDUSTRIAL BUILDING IN BRAZIL
Brewery Heritage

Vitória Silveira da Costa[1] e Maria Lucia Bressan Pinheiro[2]

Resumo
O presente estudo analisa o patrimônio industrial brasileiro com foco nas cervejarias Companhia Antarctica Paulista e Cervejaria Bopp, destacando sua relevância na formação da paisagem urbana e na memória da industrialização nacional. A metodologia adotada baseou-se em revisão bibliográfica de fontes acadêmicas e documentais. A pesquisa evidencia a consolidação tardia da preservação do patrimônio industrial no Brasil, concentrada principalmente nas regiões Sudeste e Sul. As cervejarias analisadas representam expressivos marcos arquitetônicos e históricos, revelando trajetórias distintas influenciadas por fatores como imigração, localização e estilo construtivo. Conclui-se que, embora haja avanços no reconhecimento desses bens, a preservação ainda enfrenta desafios como a especulação imobiliária e a ausência de políticas públicas efetivas. Ressalta-se a importância da integração desses espaços ao tecido urbano contemporâneo, como forma de valorizar a memória coletiva e garantir sua proteção para as gerações futuras.
Palavras-chave: patrimônio industrial, industrialização, cervejarias, arquitetura fabril.

Abstract
This study analyzes Brazilian industrial heritage with a focus on the Companhia Antarctica Paulista and Cervejaria Bopp breweries, emphasizing their significance in shaping urban landscapes and preserving the memory of national industrialization. The methodology employed was based on a bibliographic review of academic and documentary sources. The research highlights the late consolidation of industrial heritage preservation in Brazil, mainly concentrated in the Southeast and South regions. The breweries studied represent notable architectural and historical landmarks, with distinct trajectories influenced by immigration, location, and construction styles. The study concludes that, despite advances in the recognition of such assets, preservation efforts still face challenges such as real estate speculation and the lack of effective public policies. It reinforces the importance of reintegrating these spaces into the contemporary urban fabric as a means to valorize collective memory and ensure their protection for future generations.
Keywords: industrial heritage, industrialization, brewery.

1 Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP). Mestre em Arquitetura e Urbanismo (FAUrb/UFPel). Arquiteta e Urbanista (FAUrb/UFPel). E-mail: vitoriascosta@yahoo.com.br
2 Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1980). Mestrado (1989) e doutorado (1997) em história da arquitetura brasileira pela Universidade de São Paulo. Atualmente é professora doutora associada da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Introdução

Nos países latino-americanos a necessidade de preservação do patrimônio industrial teve início apenas durante as últimas décadas, em vista das inúmeras destruições de fábricas, armazéns e outros símbolos do período industrial. Destacam-se ainda as demolições de símbolos industriais dos séculos precedentes, como engenhos de açúcar e equipamentos relacionados à atividade mineradora (Meneguello, 2011). Em vários países foram e estão sendo realizados inventários da herança do processo de industrialização. No Brasil, é notória a evolução no número de estudos no campo ao longo dos anos. Ao final do século XIX, mas principalmente ao longo do século XX, no Brasil tem-se um maior desenvolvimento da atividade industrial em função principalmente dos processos de independência territorial e de complexificação econômica e social. Em decorrência dos processos migratórios do início do século XX, das políticas de construção de uma economia independente e a necessidade de desenvolvimento de infraestrutura e urbana tem-se o surgimento de uma sociedade industrial (Silva, 2018).

No âmbito nacional é possível constatar que poucos remanescentes relacionados ao conceito de patrimônio industrial foram efetivamente tombados entre as décadas de 1930 a 1960. Destaca-se o primeiro registro no livro do tombo histórico de remanescentes de uma fábrica em Ouro Preto (Minas Gerais) – Fábrica de Ferro Patriótica – o qual deve ser interpretado a partir dos critérios e valores característicos dessa fase do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) o qual tinha por predileção monumentos relacionados a feitos históricos referentes ao processo de colonização. A partir de meados de 1960, a temática passou a ganhar mais atenção em vista de estudos pioneiros voltados à compreensão do valor dos artefatos industriais. A pesquisa realizada por Warren Dean publicada em 1976 intitulada “Fábrica São Luiz de Itu: um estudo de arqueologia industrial” pode ser considerado a primeira pesquisa acadêmica sobre uma indústria brasileira através do viés da arqueologia industrial. Salientam-se os estudos sobre a história da técnica brasileira e sua interface com a manufatura agrícola do período colonial, que ampliaram a compreensão do patrimônio industrial. Em 1967 o autor Júlio Katinsky publica o Guia para a história da técnica no Brasil Colônia o qual demonstrava a preocupação de um grupo de estudos da Universidade de São Paulo (USP) acerca dos remanescentes de diversas atividades manufatureiras (fazendas de café, engenhos de açúcar e espaços fabris urbanos) (Rodrigues, 2012).

É importante destacar a investigação de Silva (2019) acerca do estado da arte do patrimônio industrial no Brasil, o qual observou uma crescente evolução no campo a partir de meados dos anos 1970/80, quando surgiram as primeiras pesquisas e atividades acadêmicas. O autor destaca o ano de 1986 como marco inicial no âmbito do patrimônio industrial no Brasil, devido ao 1º Seminário Nacional de História e Energia em São Paulo, entretanto, nos anos subsequentes o campo se desenvolveu de maneira lenta. No entanto, as questões relativas ao patrimônio industrial brasileiro e a preocupação com as estruturas e vestígios da industrialização ganharam maior destaque a partir de 1998 em que os primeiros pesquisadores brasileiros passam a se debruçar sobre as questões relativas ao patrimônio industrial (Oliveira e Corrêa, 2017).

No Estado de São Paulo ocorreu em 1964 a primeira iniciativa nacional de efetiva preservação de um conjunto industrial com o tombamento pelo IPHAN do conjunto formado pelos remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Iperó. Desta forma, evidenciam-se os esforços para definição do conceito de patrimônio industrial e a criação de parâmetros cronológicos, registros e estudos para determinar razões para preservar (Kühl, 2006). No Brasil os exemplares industriais tombados em nível federal são ainda muito poucos, ressalta-se que em nível estadual ou municipal as práticas dos Conselhos de Preservação do Patrimônio ou dos órgãos

de tombamento caminham lentamente no reconhecimento destes bens. A partir da lista dos bens tombados pelo IPHAN é possível perceber que existem apenas 44 exemplares deste importante patrimônio, os Estados que possuem o maior número de bens do patrimônio industrial são: São Paulo (8 exemplares), Rio de Janeiro (7 exemplares) e Bahia (6 exemplares).

Desta forma, objetivo desta pesquisa é analisar o desenvolvimento da industrialização no país, a influência da imigração, as características arquitetônicas dos edifícios industriais e o reconhecimento dessas estruturas como patrimônio cultural. Além disso, são apresentados exemplos de fábricas e cervejarias que desempenharam um papel significativo na história industrial brasileira, como a Companhia Antarctica Paulista e a Cervejaria Bopp.

Patrimônio Industrial no Brasil

Atualmente, estão inscritos no livro do tombo os seguintes exemplares de patrimônio industrial (segundo o estado da federação e a data da inscrição no livro do Tombo): no Amazonas, o Reservatório de Mocó (1985), o Mercado Municipal (1987), o conjunto arquitetônico do Porto de Manaus (1987); na Bahia, o sobrado e a capela do Engenho Lagoa (1942), o sobrado e fábrica de açúcar do Engenho Matoim (1943), o sobrado do Engenho Embiara (1943), sobrado, capela e senzala do Engenho Vitória (1943), o sobrado, fábrica de açúcar e Capela de Nossa Senhora da Piedade do Engenho Freguesia (1944), casa e capela do Engenho São Miguel e Almas (1944); em Goiás, Ponte Pênsil Affonso Penna no Município de Itumbiara (2014); no Maranhão, as ruínas do Sítio do Físico (1981), o prédio da Fábrica Santa Amélia (1987) e a casa do Engenho Central São Pedro (1998); no Mato Grosso do Sul, Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande (2014) e a Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai (2014);em Minas Gerais, as já mencionadas ruínas da Fábrica de Ferro Patriótica (1938), o complexo ferroviário de São João del Rei (1989) e o conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico de Cataguases (2003) (no interior do perímetro da poligonal de tombamento encontra-se os seguintes bens tombados do patrimônio industrial: Prédio da Fábrica Fiação e Tecelagem Cataguases e o Prédio da Estação Ferroviária de Cataguases); no Pará, o conjunto arquitetônico do mercado Ver-o-Peso (1977); na Paraíba, a Fábrica de Vinho Tito Silva (1984); em Pernambuco, a casa grande e capela do Engenho Poço Comprido (1962); no Piauí, Estabelecimento das Fazendas Nacionais do Piauí: Fábrica de Manteiga e Queijo, no Município de Campinas do Piauí (2015); no Paraná, o Engenho do Mate (1985); no Rio Grande do Norte as ruínas da capela do Engenho do Cunhau (1964); em Rondônia, a recente inscrição do pátio ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (2008). As regiões sul e sudeste acumulam um patrimônio industrial federal da industrialização mais recente. Santa Catarina tem tombada a ponte Hercílio Luz em Florianópolis (1998) e a Estação Ferroviária, em Joinville (2015). O Rio Grande do Sul o Cais do Porto em Porto Alegre (1983) e a Caixa d'água em Pelotas (1984). Rio de Janeiro tem inscritos no livro do tombo o Jardim Botânico (1938), o trecho ferroviário Mauá-Fragoso (1954), o Palácio de Cristal (1967), o conjunto de habitação coletiva da avenida Modelo (1985), o hangar de zepelins da Base Aérea de Santa Cruz (1998); a Estação Dom Pedro II (Central do Brasil, 2008) e o Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (2014); São Paulo, além dos mencionados vestígios da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema em Iperó (1964), tem tombadas as ruínas do Engenho dos Erasmos em Santos (1963), o Casarão do Chá em Mogi das Cruzes (1985), a Estação da Luz (1996), a Estação Ferroviária de Mayrink (2004), o Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2004),a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, (2008) e o Sesc Pompeia (2015). A Tabela 1 apresenta o número de bens tombados pelo IPHAN apresentando uma relação entre o número de bens/conjuntos arquitetônicos tombados (total) e o número de bens relativos ao patrimônio industrial, desta forma, é possível observar a disparidade entre os bens patrimoniais.

Estado	Número de Bens/Conjuntos Arquitetônicos Tombados (Total)	Número de Bens/Conjuntos Arquitetônicos Tombados (Patrimônio Industrial)
Acre	1	0
Alagoas	11	0
Amapá	2	0
Amazonas	4	3
Bahia	190	6
Ceará	22	0
Distrito Federal	28	0
Espírito Santo	14	0
Goiás	26	1
Maranhão	21	3
Mato Grosso	7	0
Mato Grosso do Sul	6	2
Minas Gerais	206	3
Pará	26	1
Paraíba	23	1
Paraná	18	1
Pernambuco	1	1
Piauí	15	1
Rio de Janeiro	240	7
Rio Grande do Norte	15	1
Rio Grande do Sul	42	2
Rondônia	4	1
Roraima	1	0
Santa Catarina	86	2
São Paulo	101	8
Sergipe	26	0
Tocantins	2	0
TOTAL	1139	44

Tabela 1 – Número de Bens Tombados. Fonte: autoras, 2024.

Somente no início do século XXI tem-se um momento determinante para a disseminação e aprofundamento do conhecimento na área do patrimônio industrial com a desenvolvimento de grupos de estudiosos voltados à temática: entre 2002 e 2004 após reuniões de pesquisadores tem-se a formação do Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial denominado TICCIH-Brasil. A formação do comitê incentiva a discussão e o reconhecimento acerca dos remanescentes do processo de industrialização (Silva, 2019).

No campo da ampliação dos estudos acerca do patrimônio industrial e da arqueologia industrial, Silva (2019) realizou um levantamento em relação ao número de teses e dissertação em âmbito nacional e número trabalhos inscritos ou apresentados em encontros acadêmicos nacionais e internacionais entre 2004 e 2018. Quanto ao número de teses e dissertação foi possível observar um crescimento do número de trabalhos relacionados à temática após a institucionalização do TICCIH-Brasil em 2004. No que se refere as áreas envolvidas tem-se destaque para a arquitetura e história – destacando-se o campo da arquitetura como um percentual significativo do total

analisado. Além disso, verificou-se uma disparidade referente às regiões do país em que as pesquisas foram realizadas, sendo o maior número de trabalhos desenvolvidos na região Sudeste, em especial no estado de São Paulo. Foi identificada a inexistência de pesquisas na região Norte do país. Desta forma, fica evidente que a disparidade no número de pesquisas tem relação com a quantidade de bens do patrimônio industrial de cada região. Salienta-se ainda a maior contribuição para disseminação e valorização no campo pelas Universidade de São Paulo (USP), Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e a Universidade Federal de Pelotas (UFPel) em vista do grande número de trabalhos acadêmicos desenvolvidos na área.

Contudo, cabe ressaltar que a ampliação do debate acerca do patrimônio industrial tanto no contexto nacional como internacional não tem demonstrado a consolidação de uma efetiva prática de reconhecimento do patrimônio industrial ou a garantia de seu devido estudo, seleção e preservação. Na maior parte dos casos, a preservação de edifícios ou sítios industriais é ainda tarefa muito difícil, uma vez que o reconhecimento destes exemplares como bens de valor patrimonial esbarra em grandes entraves em vista das características peculiares dos edifícios industriais que de modo geral são pouco apreciados pela sociedade pelo seu caráter arquitetônico; além disso, são ditados por questões utilitárias como: o uso e a especulação em busca de maiores lucros (Rufinoni, 2012). Com frequência, os sítios industriais estão localizados em zonas centrais das cidades em terrenos de grandes dimensões, que atraem a especulação imobiliária. Desta maneira, em tempos recentes as razões pragmáticas para a preservação - muitas vezes disfarçadas de ações culturais - negam a origem, os objetivos e a própria essência da preservação como ato de cultura que tutela a memória e o conhecimento, imperando razões para tutela que tragam benefícios materiais (Kühl, 2018).

O aumento significativo de trabalhos acadêmicos, publicações e seminários sobre o patrimônio industrial refletem a evolução da compreensão do valor desses remanescentes, além disso é evidente o aumento de solicitações de abertura de processos de tombamento e a homologação oficial deles nas esferas nacional, estadual e municipal. Porém a efetiva preservação ainda passa por percalços uma vez que o ritmo da obsolescência das edificações fabris é iminente com avanço do estado de degradação e o aumento do valor imobiliário dessas áreas industriais (Rodrigues, 2012).

Edifício Industrial no Brasil

A primeira indústria nacional foi a da produção do açúcar constituindo-se as primeiras fábricas os grandes complexos dos engenhos de açúcar (Costa, 2001) - estão inscritos no livro do tombo os seguintes exemplares de patrimônio industrial datados deste período: na Bahia, o sobrado e a capela do Engenho Lagoa; o sobrado e fábrica de açúcar do Engenho Matoim; o sobrado do Engenho Embiara; sobrado, capela e senzala do Engenho Vitória; o sobrado, fábrica de açúcar e Capela de Nossa Senhora da Piedade do Engenho Freguesia; casa e capela do Engenho São Miguel e Almas; no Maranhão, a casa do Engenho Central São Pedro; em Pernambuco, a casa grande e capela do Engenho Poço Comprido; no Rio Grande do Norte as ruínas da capela do Engenho do Cunhau; em São Paulo, o Engenho dos Erasmos. A partir dos exemplares descritos é possível perceber que o Nordeste foi a região de maior relevância econômica no período colonial. O Brasil desfrutou de uma indústria extrativa beneficiada pela produção da cana-de-açúcar, dominante em Pernambuco, Alagoas, Rio Grande do Norte e parte da Bahia (Vichnewski, 2004). Outro importante setor da industrialização brasileira no período colonial foi a siderurgia, destaca-se o importante tombamento em São Paulo da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema (fundada em torno de 1760) e em Minas Gerais da Fábrica de Ferro Patriótica. O notável avanço da indústria durante o período colonial brasileiro resultou em uma diminuição das importações de produtos portugueses. Como consequência, em 1785, foi assinado um alvará ordenando o fechamento de todas as fábricas no Brasil (Costa, 2001).

A vinda da Família Real impulsionou um grande progresso na indústria brasileira a partir do Império. Destacam-se a criação do Banco do Brasil, o incentivo à siderurgia e a reorganização do arsenal da Marinha. Com o apoio do governo, pequenas forjas começaram a surgir no país, especialmente em Minas Gerais, onde havia a existência de 16 pequenos fornos, com previsão de expansão para a Fábrica Patriótica. Nesse mesmo período, em 1809, foi fundada a Fábrica de Pilar ou Real Fábrica do Morro, e no final do mesmo ano, a Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema. Após a Independência do Brasil em 1822, dois fenômenos econômicos surgiram e impactaram negativamente a industrialização do país. Em primeiro lugar, houve o aumento da produção de café, que substitui o açúcar e o algodão. O sistema de produção do café dependia fortemente de mão-de-obra escrava. Em segundo lugar, a grande crise industrial e comercial da Inglaterra, que ocorreu de 1836 a 1839, e teve efeitos no Brasil com a diminuição na criação de manufaturas no país (Costa, 2001). Apenas após a década de 1940 ocorreu a retomada das exportações brasileiras e o aparecimento de fábricas modernas que utilizavam equipamentos importados e trabalhadores assalariados (Hardman e Leonardi, 1991).

Em 1850 o Brasil possuía 72 fábricas para manufaturas de chapéus, velas, sabão, cerveja, cigarros e tecidos de algodão, das quais 50 estavam localizadas na Província do Rio de Janeiro, 10 na Bahia, 4 em Pernambuco, 2 no Maranhão e as demais espalhadas por São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul. Eram fábricas pequenas, usando poucas máquinas, que ainda eram muito caras, mas que apresentavam produtos de notável acabamento, embora fossem de âmbito apenas local, não se realizando quase intercâmbio de manufaturados entre as Províncias (Lima, 1976). Durante esse período, a economia cafeeira consolidou-se como a atividade principal no Brasil, com destaque para a concentração da produção no Estado de São Paulo. As principais transformações advindas com o predomínio desta atividade econômica incluíram a transferência dos portos de exportação de Guanabara para Santos, a construção de diversas infraestruturas (portos, armazéns, transportes urbanos, comunicações, etc) além da criação de várias estradas de ferro (São Paulo − Santos, em 1860, e São Paulo − Rio de Janeiro, em 1872). Além disso, tem-se uma expansão do sistema bancário, o crescimento dos centros urbanos e a intensificação do comércio urbano, de importação e exportação (Costa, 2001).

Quando os primeiros estabelecimentos fabris surgiram no Brasil, a Revolução Industrial na Inglaterra já havia se desenvolvido há mais de meio século. O surgimento de algumas fábricas no interior da sociedade escravista brasileira na primeira metade do século XIX não indicava que a industrialização estava prestes a se espalhar pelo país. Dessa forma, mesmo quando o fenômeno começou a se intensificar quantitativamente após 1888, a indústria brasileira permaneceu extremamente incipiente (Hardman e Leonardi, 1991). No final do século XIX, enquanto a Segunda Revolução Industrial já ocorria com a presença da tecnologia, ou seja, a incorporação dos conhecimentos científicos às técnicas industriais, o Brasil ainda apresentava um atraso de um século em relação aos países desenvolvidos (Padin, 2009). Nas cidades latino-americanas uma das primeiras indústrias que se instalaram sob este viés de abastecimento do mercado interno foram as cervejarias, destacam-se as cervejarias de Quilmes e de Lomas de Zamora em Buenos Aires e a cervejaria Antarctica em São Paulo (Sousa, 2021).

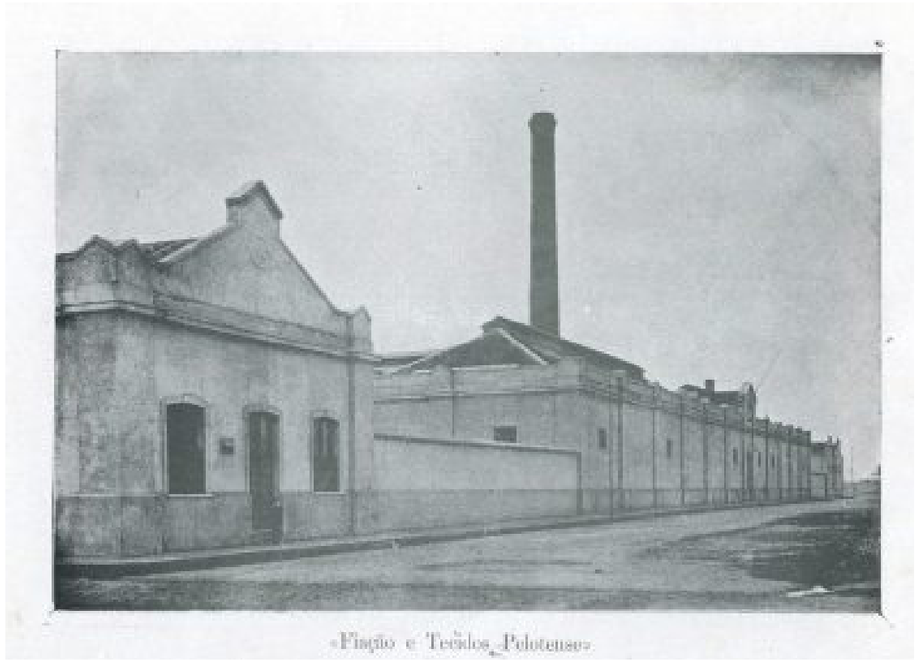


Figura 1 – Fábrica Fiação & Tecidos Pelotense, Pelotas/ Rio Grande do Sul. Fonte: História, memória e patrimônio industrial de Pelotas. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/patrimonioindustrial/galeria/. Acesso em: 15 maio 2025.

No entanto, a entrada do Brasil na era industrial e o desenvolvimento de proporções significativas só ocorreram nos anos 1950 do século XX (Padin, 2009). No começo do século XIX, as primeiras fábricas que surgiram no Brasil eram de pequeno porte e tiveram, em geral, uma vida efêmera. Somente a partir de 1870 é que começaram a aumentar em número e importância, num processo que se intensificou entre 1885 e 1895. Muitos autores se referem a esse período como primeiro surto industrial brasileiro (Hardman e Leonardi, 1991).

No primeiro surto industrial brasileiro, é importante destacar que os estilos predominantes na arquitetura eram o neoclássico e o eclético. Essa tendência perdurou até a Primeira Guerra Mundial, quando houve restrições às importações e escassez de materiais de construção que eram essenciais para o êxito do ecletismo (Costa, 2001). Tendo em vista o pequeno número de engenheiros no país numa época em que praticamente não havia universidades no Brasil as construções eram executadas por mestres-de-obras práticos e por imigrantes que passaram a atuar como “aspirantes-engenheiros e aspirantes-arquitetos”. A qualificação profissional desses técnicos nem sempre correspondia a um título universitário, a arquitetura era um produto direto dos canteiros de obras, resultado de um racionalismo empírico desenvolvido mediante acumulação de experiências (Soares, 2001; Costa, 2001).

De acordo com Hardman e Leonardi (1991), é importante destacar sob o ponto de vista da implantação das fábricas dois elementos cruciais que podem ser destacados para a localização das fábricas: as ferrovias, que são utilizadas para transportar matérias-primas, maquinários e trabalhadores imigrantes, bem como os bens industriais produzidos; e os rios, que além da função de transporte, também servem como fontes de energia hidráulica e hidrelétrica, além de serem utilizados como depósitos de detritos industriais, especialmente em setores como curtumes, fábricas de papel e tecelagens. Além disso, no que se refere aos padrões característicos da arquitetura industrial do século XIX e início do século XX, é possível classificar os edifícios em: colonial brasileira e britânica manchesteriana (uma variação dentro deste modelo é o estilo alemão).

Figura 2 – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, São Paulo/ São Paulo. Fonte: CONDEPHAAT. Disponível em: http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/industrias-reunidas-francisco-matarazzo/ . Acesso em: 15 maio 2025.

colonial brasileira (em geral, para fábricas criadas no Império): neste modelo a fachada era similar à de uma casa-grande de fazenda de açúcar ou café; não raro trabalhavam escravos e a fábrica têxtil possuía culturas de algodão em seu próprio terreno; a manufatura têxtil surgia, assim, ainda como uma espécie de prolongamento da atividade agrícola e o capital industrial era originário de fazendeiros [...]

britânica manchesteriana (via de regra, para fábricas surgidas já no início deste século): neste padrão aparecia a fachada típica de tijolinhos vermelhos, estrutura sóbria e pesada, simetria de planos; o sistema moderno de fábricas estava implantado, revelando já, inclusive, sua subordinação ao capital internacional [...] Uma variação dentro deste segundo modelo era o **estilo alemão** (construções altas e compactas, dois andares e janelas pequenas, paredes brancas ou amarelas) [...] (Hardman e Leonardi, 1991, p. 133).

Com base na classificação proposta, torna-se viável analisar algumas fábricas brasileiras que confirmam a padronização descrita pelos autores. De acordo com os modelos de caracterização colonial: em São Paulo: Fábrica São Luiz em Itu; Fábrica São Bento em Jundiaí (apenas no período 1874-1908, antes das reformas e ampliação que corresponderam exatamente ao controle da empresa por banqueiros franceses) e a Fábrica Votorantim (Hardman e Leonardi, 1991); no Rio Grande do Sul: Fábrica Fiação & Tecidos Pelotense (Figura 1); em Alagoas: Fábrica de Tecidos Penedense; no Rio de Janeiro: Fiação e Tecidos Aliança; no Maranhão: Fábrica de Tecidos Antônio Prado e a Fiação e Tecidos do Rio Anil (Costa, 2001).

De acordo com os modelos de caracterização britânica manchesteriana: em São Paulo: Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (Figura 2) (Hardman e Leonardi, 1991), Fábrica de Tambores dos Irmãos Mauser (atualmente SESC Pompéia); Fábrica Votorantin do Banco União, Engenho Central de Piracicaba e Matadouro Municipal (atualmente Cinemateca Brasileira); no Rio de Janeiro: Cia. Progresso Industrial -

Figura 3 – Palácio das Indústrias, São Paulo/ São Paulo. Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=432688. Acesso em: 30 abril 2023.

Fábrica Bangu (atualmente Bangu Shopping), Fábrica de Tecidos Botafogo (Costa, 2001) e Moinho Fluminense (Oliveira, 2021).

É importante destacar que embora o padrão britânico manchesteriano tenha se tornado predominante nos grandes centros industriais de São Paulo e Rio de Janeiro no final do século XIX, o mesmo não ocorreu no Rio Grande do Sul. Neste Estado, principalmente na Zona Sul, manteve-se a vinculação com o estilo de indústria colonial-brasileira levando em consideração que essas indústrias foram impulsionadas pelo desenvolvimento econômico gerado pelas charqueadas e, em razão da forte presença portuguesa, adotaram o estilo colonial com um vocabulário de transição entre o caráter residencial colonial e o industrial. A industrialização no Rio Grande do Sul teve um grande impulso com a imigração de alemães e italianos ao longo do século XIX. Por isso, os referenciais projetuais adotados foram os dos países de origem desses imigrantes, e não os da Inglaterra, cujo capital financiou grande parte do desenvolvimento industrial no centro do país (Costa, 2001).

A chegada de imigrantes europeus, especialmente alemães, teve uma grande influência na arquitetura industrial do Rio Grande do Sul, introduzindo uma variante do estilo manchesteriano de acordo com a definição de Hardman e Leonardi (1991) denominado de “estilo alemão”. As indústrias de padrão alemão são dominantes na paisagem gaúcha, essa arquitetura (Oliveira, 2021). De acordo com Costa (2001) a arquitetura industrial brasileira possui diversas soluções tipológicas: há fábricas de tipos horizontais ou verticais; fábricas cujo princípio de organização é linear ou em grelha, ocupando um lote, vários lotes ou a periferia de um quarteirão; fábricas com pé-direito baixo ou alto; fábricas com estrutura em concreto ou em ferro ou em tijolos; fábricas que usam somente a iluminação lateral ou outras que a associação com a iluminação zenital, através de lanternins e *sheds*. É importante destacar que essas soluções tipológicas devem estar relacionadas às necessidades da produção.

Em contrapartida ao racionalismo, merecem ser citados como exceções alguns edifícios industriais cuja exuberância do tratamento das fachadas encobre o próprio caráter industrial do edifício. No Rio Grande do Sul, em Porto Alegre destaca-se a Cervejaria Bopp de Theo Wiederspahn; em Minas Gerais, a Serraria Garcia de Paiva & Pinto; no Rio de Janeiro, a Fundição Progresso; em São Paulo, o Palácio das Indústrias (Figura 3) - símbolo do poder industrial construído como um pavilhão de exposição (Costa, 2001).

Independente da ornamentação, as fachadas encobrem arranjos tipicamente industriais: plantas livres, estruturas moduladas e pé-direito alto. Destaca-se ainda as necessidades de se adequar o programa de necessidades de cada indústria ao terreno em que seria inserido. Os arranjos industriais em sua grande maioria são formados pelo agrupamento de volumes através de composições aditivas. A organização dos diversos volumes − em linha, ou na periferia das quadras ou de maneira desordenada - estava condicionada pela sistemática de trabalho da fábrica, pela configuração do terreno em que era construída e ainda pela capacidade de planejamento dos proprietários (Costa, 2001).

Edifício Industrial Cervejeiro

Sob o ponto de vista do patrimônio industrial e do edifício industrial cervejeiro, a pesquisa irá abordar a Companhia Antárctica Paulista e a Cervejaria Bopp em vista da relevância destas fábricas em âmbito nacional. A imigração alemã para a Argentina e o Brasil levou alguns imigrantes a estabelecer pequenas fábricas de cerveja em centros urbanos, como São Paulo, durante o último quarto do século XIX. Desta forma, dando início ao processo industrial de produção de cerveja nesses centros urbanos (Salgado e Sousa, 2019).

Louis Bücher, originário de uma família de cervejeiros de Weisbaden, Alemanha, desembarcou em São Paulo em 1868 e fundou uma modesta cervejaria. Em sua produção, inovou ao utilizar ingredientes como arroz, milho e outros cereais, em substituição à tradicional cevada. Em 1882 Louis associa-se com Joaquim Salles que era proprietário de um abatedouro de suínos, o abatedouro era denominado de Antarctica e ficava localizado no atual bairro da Água Branca. A empresa de Salles dispunha de uma máquina de fabricação de gelo em seu abatedouro, porém, essa máquina não estava sendo plenamente utilizada. Com o intuito de encontrar uma nova aplicação para essa tecnologia, Salles estabeleceu uma parceria com Bücher, que era cervejeiro e precisava de gelo para suas operações (Santos, 2004).

Desta forma, em 1888 nas instalações na Água Branca criou-se a Antarctica Paulista – Fábrica de Gelo e Cervejaria, a primeira fábrica de cerveja do país com tecnologia apropriada para a de baixa fermentação (Santos, 2004). O complexo industrial na Água Branca possuía uma boa localização, junto a duas estradas de ferro: a São Paulo Railway e Estrada de Ferro Sorocabana (Figura 4). Desta forma, destaca-se a definição de Hardman e Leonardi (1991) o qual evidencia a implantação das fábricas próximo as ferrovias, contribuindo para o transporte de matérias-primas, maquinários, trabalhadores imigrantes e os produtos industriais.

De acordo com Sousa (2017) o edifício fabril da Antarctica Paulista fazia parte de um amplo complexo industrial que abrangia câmaras frigoríficas, áreas destinadas à fabricação de latas, produção de salsichas e presunto, além de contar com maquinário para a fabricação de gelo. Mais afastados, situavam-se os escritórios e residências dos funcionários, formando um conjunto fabril de grande imponência. É importante destacar que o acervo iconográfico em bases digitais da antiga Antarctica Paulista localizada no

bairro da Água Branca é limitado. Através da Figura 5, é possível observar os padrões característicos da arquitetura industrial do século XIX e início do século XX na fachada da Antarctica Paulista de modelo britânica.

No contexto do crescimento econômico, em 1904, a Antarctica adquiriu o controle majoritário da Cervejaria Bavaria e iniciou suas operações na produção de bebidas no bairro da Mooca, também conhecido como Avenida Bavaria. Em 1954, a prefeitura mudou o nome da rua para Avenida Presidente Wilson, denominação que permanece em uso até os dias de hoje. (Sousa, 2017). Nessa época, a Antarctica Paulista firmou um pacto com a principal cervejaria do Rio de Janeiro, a Companhia Cervejeira Brahma, que estabelecia diretrizes para preços e volumes de venda em todo o território nacional. Esse foi o primeiro acordo cartelizado no setor cervejeiro do Brasil (Santos, 2004).

Em 1920, a Antarctica transferiu suas operações da Água Branca para a Mooca, ocupando as instalações anteriormente utilizadas pela Cervejaria Bavária. Essa mudança pode ter sido motivada, em parte, pela proximidade das fábricas de sabão das Indústrias Matarazzo em Água Branca, que causavam odores desagradáveis em toda a região (Santos, 2004). Importante destacar que a Cervejaria Bavaria foi estabelecida em 1892 no bairro da Mooca. O complexo industrial no bairro da Mooca também possuía uma boa localização, junto a estrada de ferro São Paulo Railway, contribuindo para escoamento da produção e recebimentos dos produtos e equipamentos importados.

Dentro da ampla área do terreno da cervejaria ao longo dos anos, suas instalações passaram por diversas modificações, mas predominavam principalmente três elementos: um depósito de cevada construído em tijolos aparentes, composto por três módulos verticais, um edifício destinado a adegas e uma imponente chaminé de aproximadamente 50 metros de altura (Sousa, 2017). Alfredo Moreira Pinto, em texto datado de 1900 descreve detalhes da edificação da Cervejaria Bavária no bairro da Mooca, além disso no texto o autor destaca os processos de fabricação e a maquinário empregado.

> [...] O predio não tem estylo; é, porém, alto, vasto, vistoso.e todo construido de tijolos. Em frente fica-lhe o escriptorio, em bonito chalet e nos fundos passa-lhe a Estrada de Ferro Ingleza, com a qual tem communicação. A fabrica occupa uma extensão de 250 metros de frente por 100 de fundos e o escriptorio e mais dependencias uma extensão de 80 metros por 120. A parte mais alta do edificio tem 30 metros e a chaminé 36. Foi inaugurada em outubro de 1892. O capital nella empregado é de quatro mil contos, sendo metade allemão e metade brazileiro. Todos os machinismos são construidos na Allemanha e na Suissa e são os mais modernos neste ramo de fabricação. (Pinto, 1900, p. 216). [...] A fabrica possue um desvio da linha ingleza que possibilita transportar de Santos para o quintal da fabrica todos os productos importados, principalmente cevada, garrafas, carvão e os machinismos, cujos volumes são muitas vezes de um peso excessiyo [...] (Pinto, 1900, p. 219).

Em 1999, ocorreu uma fusão entre a Antarctica e a Brahma, resultando na formação da American Beverage Company (AmBev) – Companhia de Bebidas das Américas (Santos, 2004). As operações no complexo da Antarctica foram realocadas para o edifício localizado em frente às instalações antigas, após a fusão com a Brahma. (Salgado e Sousa, 2019).

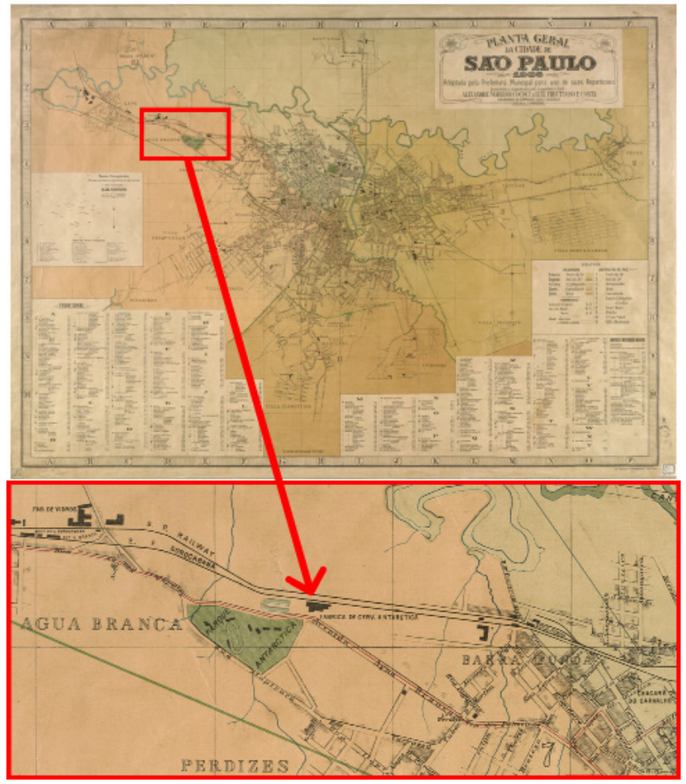


Figura 4 – Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1905 – Fábrica Cervejaria Antarctica. Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart523225/cart523225.html. Acesso em: 15 maio 2025.

No ano de 2007, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP) solicitou o tombamento do complexo, tendo em vista a relevância em termos de urbanismo do vasto complexo industrial existente da Companhia Antarctica Paulista, que sucede a antiga Cervejaria Bavária. Dentre as definições, o CONPRESP considera que a Companhia Antarctica Paulista representa um testemunho marcante dos primeiros estágios do desenvolvimento e ocupação da área original do bairro da Mooca, abrangendo o final do século XIX e início do século XX. Além disso, considera neste patrimônio industrial além dos importantes valores históricos, sociais, tecnológicos e arquitetônicos, os valorosos testemunhos das técnicas construtivas tradicionais e dos processos produtivos dos primórdios da industrialização paulista. Destaca ainda a importância da Companhia Antarctica Paulista, herdeira da antiga Cervejaria Bavária, para a história da indústria da cerveja no Brasil e dos seus processos pioneiros de produção industrial.

O processo de tombamento se iniciou em 2007 pelo CONPRESP e foi encerrado no ano de 2016 com a resolução nº 19. Na resolução nº 19, o CONPRESP tomba as edificações situadas no perímetro da antiga fábrica Antarctica conforme o mapa apresentado na Figura 6 e 7. No artigo 1º da resolução são definidos quais prédios e elementos serão tombados. Os edifícios 1, 2, 3 e 4 deve-se preservar a arquitetura e elementos externos; o edifício 5 deve-se preservar a arquitetura e elementos externos, assim como coberturas, envasaduras, preservação das estruturas metálicas internas e externas; já no edifício 6, é exigido a preservação da arquitetura e elementos externos, incluindo estrutura interna. A chaminé localizada ao lado do edifício 5 deve ser inteiramente preservada, assim como seus letreiros. Além disso, no artigo 3º da resolução é definido que o pátio interno dos edifícios 2, 3, 4, 5 e 6 não deverá conter nenhum tipo de ajardinamento e vegetações, deixando o espaço totalmente livre para circulação.

No âmbito do Rio Grande do Sul, realizou-se a análise da Cervejaria Bopp. É fundamental enfatizar que a presença portuguesa e seus descendentes na capital gaúcha eram mais afeitos ao vinho e, antes da chegada dos imigrantes germânicos, as cervejas

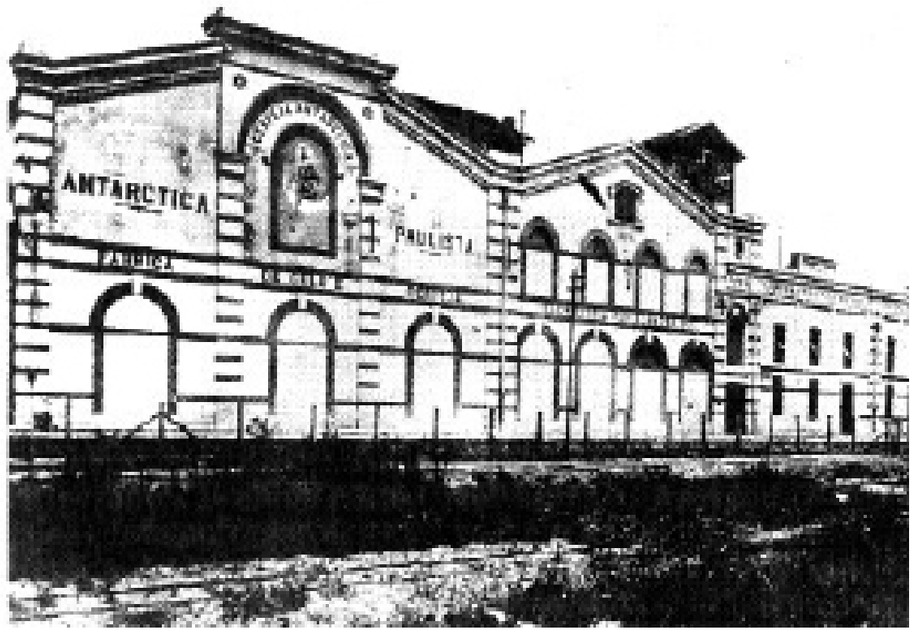


Figura 5 – Fachada da Antarctica Paulista bairro da Água Branca em São Paulo. Fonte: Souza, 2017.

consumidas na cidade eram aquelas importadas da Inglaterra, Alemanha e Dinamarca provenientes do Rio de Janeiro e de São Paulo. Uma vez que a cerveja era um produto caro e elitizado, foi com a presença dos teutos radicados nas colônias do Rio Grande do Sul que o hábito de beber cerveja se popularizou no Estado. Inicialmente produzida na colônia para consumo interno, à medida que a cultura da cevada e do lúpulo crescia, surgiam pequenas fábricas de cerveja. Em 1853, já havia seis cervejarias em funcionamento na Colônia de São Leopoldo. A partir desse momento, diversas outras foram fundadas no interior do Rio Grande do Sul. Em Porto Alegre, a demanda por cerveja de alta qualidade aumentou significativamente quando os alemães começaram a deixar a colônia para estabelecer-se na capital, além dos que vinham diretamente da Alemanha para Porto Alegre. Como resultado, a indústria cervejeira prosperou rapidamente. É importante destacar que na segunda metade do século XIX em Porto Alegre já existiam muitas cervejarias, o mercado da cerveja era disputado por treze fábricas na cidade. Destacam-se as cervejarias de Frederico Cristoffel fundada em 1873, de Adolpho Kauffmann de 1878, de Guilherme Becker de 1879, de Carlos Bopp de 1881, de Antônio Campani de 1882 e de Heinrich Ritter & Filhos de 1894 (Axt e Fabrício, 2006.)

Carlos Bopp, nascido em abril de 1847 em São Leopoldo, era filho de imigrantes alemães que chegaram ao Rio Grande do Sul em 1825 (Thiesen, 2005). Carlos Bopp casou-se com Maria Luiza Haertel, filha de Guilherme Leopoldo Haertel - cervejeiro de Pelotas - e tiveram seis filhos: Carlos Bopp Filho (1871), Alberto Estevão Bopp (1873), Augusta Bopp (1876), Arthur Bopp (1878) e Otilia Bopp (1880) e Philippina Bopp (1883) (Axt e Fabrício, 2006). Antes de dedicar-se à indústria cervejeira, Carlos Bopp se estabeleceu em Porto Alegre com uma pequena fábrica de vidros e de latarias de estanho (Chaves, 2019). De acordo com a história relatada por descendentes do fundador Carlos Bopp, a Cervejaria Bopp foi fundada em 1881 da seguinte forma: Carlos era funileiro e possuía uma taberna onde sua esposa trabalhava. Em determinada ocasião ele recebeu uma encomenda de uma caldeira que nunca foi retirada, e para não ter prejuízo a esposa de Carlos, que era filha do cervejeiro de Pelotas Guilherme Leopoldo Haertel, teve a ideia de aproveitar a caldeira não retirada para iniciar a produção de cerveja e minimizar

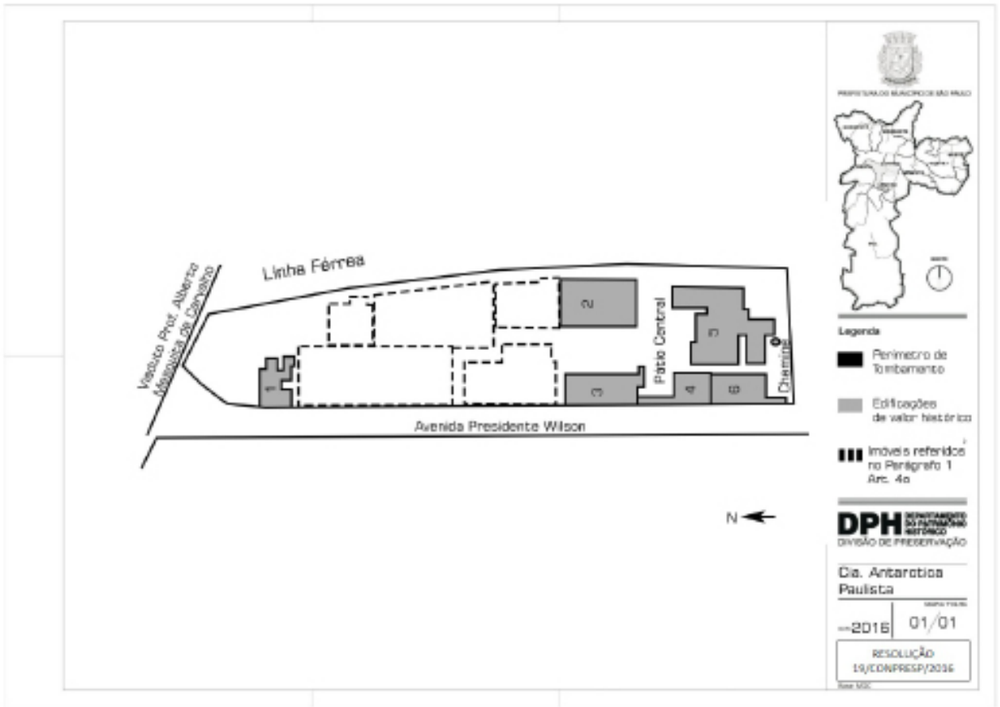


Figura 6–MapadetombamentoCompanhiaAntarcticaPaulista.Fonte:Prefeitura de São Paulo. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/

as perdas. Maria Luiza assumiu a responsabilidade de fabricar a cerveja, enquanto Carlos, nos fins de semana, carregava os recipientes em um carrinho de mão e vendia o produto aos moradores vizinhos. Essa ideia mostrou-se tão bem-sucedida que resultou no surgimento da Cervejaria Bopp com a sua fundação em 1881 com sua primeira sede e em 1907 a cervejaria já era uma das mais importantes do Brasil (Axt e Fabrício, 2006).

Para construção da nova sede da cervejaria, selecionaram um terreno em uma região em desenvolvimento que estava se tornando uma zona industrial. Além disso, o local tinha acesso a água de excelente qualidade nas proximidades, um elemento essencial para a produção de cerveja. Essa escolha estratégica permitiu que a Cervejaria Bopp aproveitasse os recursos naturais favoráveis e se estabelecesse em uma área propícia para o crescimento e a produção de sua cerveja (Miranda, 2003). A importância da água na produção de cerveja é amplamente reconhecida, e é bastante significativo que as principais cervejarias da cidade estivessem localizadas na Avenida Cristóvão Colombo e suas adjacências durante a virada do século XX. Um exemplo disso é o terreno ao lado, que atualmente faz parte do amplo espaço da Antiga Cervejaria Bopp & Irmãos, onde a Cervejaria Becker estava estabelecida desde 1879. O prédio dessa cervejaria, que foi demolido, posteriormente se tornou parte do complexo da Cervejaria Bopp, Sassen e Ritter, assim como da Cervejaria Continental. Nas proximidades, também estavam presentes a Companhia Industrial de Cerveja, a cervejaria Christoffel e sucessores, e a fábrica Campani e Cia. A escolha do local foi determinada pela proximidade do rio Guaíba e das fontes de água de alta qualidade, fatores cruciais na decisão. Essas condições favoráveis garantiram o bom funcionamento das máquinas movidas a vapor e contribuíram para a obtenção de um produto de excelente aceitação. O rio Guaíba não apenas fornecia água, mas também servia como uma rota de acesso para os materiais importados utilizados na fabricação e comercialização da cerveja, como cevada, lúpulo e garrafas de grés e vidro. Além disso, o rio era utilizado como meio de transporte para escoar a produção em direção às colônias. A presença da ferrovia às margens do rio, com uma estação localizada nas proximidades, facilitava ainda mais a distribuição da cerveja da Bopp & Irmãos (Thiesen, 2005).

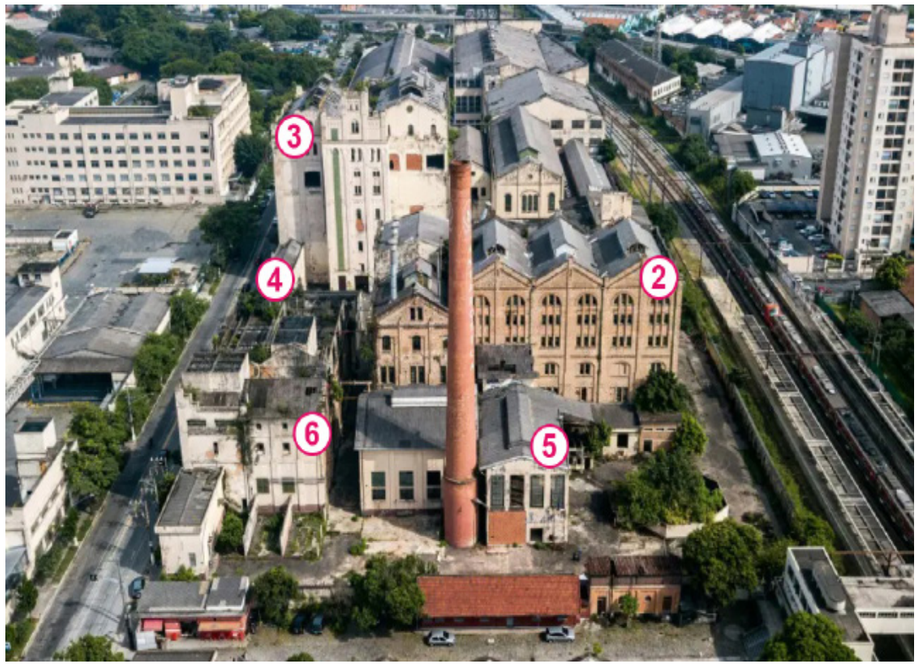


Figura 7 – Vista aérea Companhia Antarctica Paulista. Fonte: Veja São Paulo, 2019. Disponível em: https://vejasp.abril.com.br/coluna/sao-paulo-do-alto/cervejaria-antarctica-mooca. Acesso em: 15 maio 2025.

A construção do primeiro edifício que comporia o conjunto da Cervejaria Bopp & Irmãos teve sua inauguração em outubro de 1911, e, foi reconhecido como o maior e mais imponente prédio de concreto armado do país naquela época. A Cervejaria Bopp (Figura 8) tem seu projeto arquitetônico e representações escultóricas presentes na fachada atribuído a Theodor Wiederspahn, renomado arquiteto da imigração alemã que se estabeleceu em Porto Alegre. Wiederspahn, conhecido por suas obras icônicas como o Museu de Arte do RS (MARGS), o Banco da Província (atual Santander Cultural) e o Hotel Magestic (Casa de Cultura Mario Quintana), deixou sua marca também no projeto da cervejaria. A construção, por sua vez, foi realizada pelo Escritório de Engenharia Rudolph Ahrons, filho de imigrantes alemães, que estudou engenharia em Berlim e se tornou um dos construtores mais solicitados de Porto Alegre no início do século 20. Carlos Bopp faleceu em janeiro de 1911 em Porto Alegre poucos meses antes da inauguração do prédio (Thiesen, 2005). Com a morte de Carlos Bopp antes da inauguração do edifício, coube aos três filhos de Bopp a tarefa de apresentar à sociedade porto-alegrense as novas instalações da cervejaria. No dia 27 de outubro de 1911, com a presença de representantes da sociedade e da imprensa local, o novo prédio da cervejaria Bopp & Irmãos foi inaugurado (Axt e Fabrício, 2006). Logo após a inauguração, a cervejaria já alcançava uma produção diária de 30 mil garrafas e possuía uma capacidade de armazenamento equivalente a 800 mil garrafas. O complexo fabril incluía um prédio destinado aos depósitos e adegas, bem como outro destinado à fabricação e administração (Miranda, 2003).

Dentro do extenso terreno da Bopp & Irmãos, encontravam-se os edifícios dedicados à produção e venda direta da cerveja, à administração e ao tratamento da água, além da residência do Mestre Cervejeiro. Com exceção desses profissionais e possivelmente do mestre das máquinas, os demais trabalhadores viviam fora dos limites da fábrica. Conforme a Figura 9 a fábrica era composta por diferentes áreas de atividades claramente definidas e delimitadas. A área 1, também conhecida como prédio 1, era destinada ao armazenamento de matérias-primas, fermentação, análises químicas, engarrafamento, depósito e expedição da cerveja. O prédio 2, abrigava o processo de cozimento e as caldeiras. A área 3 era dedicada à administração e, possivelmente, era

Figura 8 – Cervejaria Bopp & Irmãos. Fonte: Jornal Gaúcha Zero Hora. Disponível em: https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2019/05/o-edificio-que-deixou-de-produzir-cerveja-para-se-tornar-o-shopping-total-cjw9puxlt00yy01qtc3dfhanl.html Acesso em: 15 maio 2025.

a própria fábrica antes da construção dos prédios 1 e 2. A área 4 era o pátio de acesso para os trabalhadores, proprietários da fábrica e veículos que chegavam para carregar os produtos para distribuição. A área 5 era a residência do Mestre Cervejeiro, enquanto a área 6 abrigava a estação de tratamento de água (Thiesen, 2005). O prédio 1 e o prédio 2, são conectados por uma passarela aérea, formando um pórtico sobre a rua interna, conforme pode ser observado na Figura 9.

O complexo de edifícios em estilo eclético, apresenta uma extensa decoração nas fachadas, destacando-se por um conjunto de esculturas simbólicas representando o produto comercializado, a família, a fartura, o comércio e outros elementos simbólicos. Essas características conferem imponência aos prédios, além disso, o custo da decoração da fachada do prédio da cervejaria representou cerca de 10% sobre o valor total das obras, o que demonstra a importância dada a ela (Thiesen, 2006).

No período pós-guerra, as empresas Brahma e Antártica Paulista buscaram se estabelecer no mercado cervejeiro do Rio Grande do Sul. Em 1924, como resposta, a indústria local optou pela fusão das três principais cervejarias de Porto Alegre - Bopp, Sassen e Ritter - em uma única empresa com a razão social de Bopp, Sassen, Ritter & Companhia Limitada, e com a denominação de Cervejaria Continental (Axt e Fabrício, 2006). Essa união que resultou na formação da Cervejaria Continental, que marcou o processo de concentração em andamento e efetivamente eliminou as condições de competição das outras cervejarias da capital e das proximidades. A nova empresa expandiu suas instalações e buscou aprimorar-se tecnologicamente, aumentando o número de câmaras frigoríficas tanto para refrigerar as cervejas em barris quanto para a fabricação de gelo. No ano de 1946, após dois anos de intensas negociações, a Cervejaria Continental foi adquirida pela Cervejaria Brahma consolidando seu domínio no mercado cervejeiro nacional (Pesavento, 1985). A fábrica continuou operando em suas instalações originais até 1998, quando foi transferida para a cidade de Viamão, integrante da região metropolitana de Porto Alegre (Coelho, 2021).

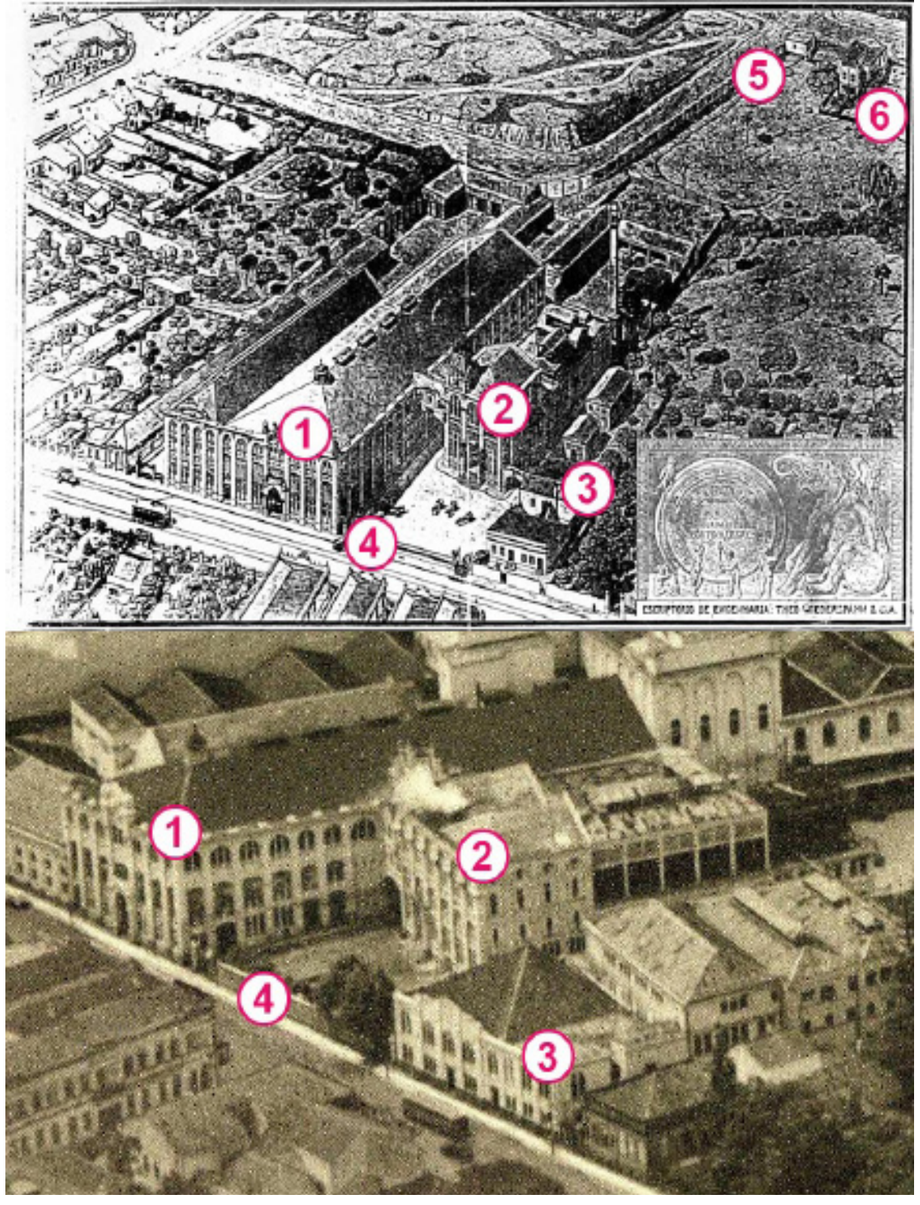


Figura 9 – Desenho da Bopp & Irmãos atribuído a Theo Wiederspahn; Fotografia aérea Bopp & Irmãos. Fonte: THIESEN, 2006 adaptado pelas autoras.

Em 1999 a antiga fábrica passou por uma avaliação da Equipe do Patrimônio Artístico, Histórico e Cultural (EPAHC) da Secretaria Municipal de Cultura e foi tombada em âmbito municipal. O documento de Notificação de Tombamento emitido pela Secretaria de Cultura ao então proprietário do imóvel apresentou os fundamentos para a preservação da antiga cervejaria, destacando seu valor histórico, arquitetônico e paisagístico. O edifício é reconhecido como a maior fábrica de seu tipo em Porto Alegre durante o período de sua construção, além de ter sido projetado por um importante arquiteto alemão imigrante. Sendo assim, a fábrica se tornou um marco representativo da contribuição dos imigrantes alemães para o município. O documento de tombamento também lista os elementos e edifícios incorporados que são contemplados pela proteção patrimonial: os edifícios da administração, casa de máquinas, depósito de matéria-prima, adega, caldeiras e a área de fabricação de cerveja, incluindo seus elementos associados, como o tanque de cobre para fermentação, o piso cerâmico, os azulejos de parede, a escada de ferro fundido e os gradis metálicos, bem como os elementos originais externos de todos os edifícios, juntamente com suas esquadrias e telhados. Além disso, a chaminé também foi incluída no tombamento como um bem imóvel. É importante ressaltar que outras edificações do complexo fabril, como depósitos, oficinas, residências dos altos funcionários, maltaria, refeitório, enfermaria, serviço social e áreas de recreação, não receberam qualquer tipo de proteção (Coelho, 2021).

É relevante ressaltar que a chaminé atual do edifício, construída em 1944, possui uma altura de 75 metros, substituindo uma estrutura erguida em 1912, que possuía apenas metade dessa altura. A inscrição “Continental” presente na chaminé remonta à época de sua construção. Na mesma ocasião, as caldeiras foram substituídas por outras de maior capacidade. Além disso, foi nessa época que se deu a construção de uma extensa rede de galerias, com dimensões amplas que permitiam a passagem de sistemas de dutos maiores e mais complexos, bem como a circulação de pessoas para a realização de manutenções. Esses túneis foram projetados para facilitar a manutenção do sistema, a alimentação das caldeiras e a movimentação necessária de lenha. A utilização dos subterrâneos também visava preservar a limpeza dos pátios da fábrica, direcionando o tráfego de madeira e materiais que poderiam gerar sujeira por esses locais (Axt e Fabrício, 2006).

Após o processo de tombamento, em 2000, a antiga cervejaria foi vendida e, em seguida, o novo proprietário alugou o imóvel ao inquilino atual até 2030. Pouco tempo depois, uma intervenção arquitetônica foi realizada no espaço, sendo descrita em reportagens da época como uma restauração destinada a abrigar seu novo uso como um shopping center. Durante essa intervenção, os edifícios tombados foram preservados conforme exigido por lei, enquanto a maioria dos outros edifícios foi demolido. A única estrutura mantida foi o edifício que anteriormente abrigava funções como refeitório, enfermaria, vestiários, caixotaria e engarrafamento, porém, apenas sua estrutura principal permaneceu, sofrendo significativas modificações internas (Coelho, 2021).

Do ponto de vista das técnicas construtivas e materiais utilizados, a edificação foi construída empregando tecnologias de alta complexidade para a época de construção. Segunda a pesquisa de Thiesen (2005) no interior do prédio 1 encontra-se o ambiente denominado de “Porão de Lúpulo” neste local é possível visualizar algumas importantes inovações técnicas adotadas na cervejaria. As lajes foram construídas utilizando pequenas abóbodas de tijolos presas em vigas de aço tipo “I”, uma técnica que surgiu na segunda metade do século XIX, em consonância com o processo de industrialização. Além disso, as paredes desse ambiente são paredes duplas que contêm materiais isolantes (fragmentos de cortiça imersos em uma substância betuminosa, juntamente com cascas de cevada) em seu interior.

Conclusões

O estudo evidencia que a preservação do patrimônio industrial no Brasil tem avançado gradualmente, mas ainda enfrenta desafios significativos. A análise histórica demonstra que o reconhecimento dos edifícios industriais como bens patrimoniais é um processo recente, impulsionado principalmente a partir das últimas décadas do século XX. Embora o número de bens tombados tenha aumentado, ainda há uma notável disparidade entre os diferentes estados e regiões do país, com maior concentração de edificações preservadas nas regiões Sudeste e Sul.

A trajetória da industrialização no Brasil revela a influência de diferentes períodos e contextos econômicos, desde os engenhos coloniais até as grandes fábricas do século XX. A análise das fábricas de cerveja, como a Companhia Antarctica Paulista e a Cervejaria Bopp, ilustra como as construções industriais refletem aspectos econômicos, sociais e arquitetônicos de sua época. Os edifícios fabris, além de sua importância produtiva, incorporam soluções técnicas inovadoras e representam marcos na paisagem urbana.

Ao analisarmos comparativamente a Companhia Antarctica Paulista e a Cervejaria Bopp, observa-se que ambas representam expressivos marcos da industrialização cervejeira no Brasil, embora situadas em contextos regionais e arquitetônicos distintos. As duas fábricas surgem no final do século XIX e início do século XX, como resposta ao crescimento da demanda urbana por cerveja, beneficiadas por fatores como a imigração europeia. Ainda que distantes geograficamente, essas cervejarias revelam trajetórias convergentes ao traduzirem em sua materialidade a consolidação da indústria cervejeira nacional e o surgimento de complexos industriais.

A Companhia Antárctica Paulista, instalada em São Paulo, reflete a racionalidade industrial do eixo Sudeste, fortemente influenciado pelo modelo britânico manchesteriano. Já a Cervejaria Bopp, em Porto Alegre, se insere em um contexto fortemente marcado pela presença de imigrantes alemães, o que se reflete tanto na cultura cervejeira local quanto na arquitetura eclética do edifício projetado por Theodor Wiederspahn. Neste caso, o prédio da fábrica transcende o caráter utilitário e adquire dimensão simbólica e estética, sendo ornamentado com esculturas que exaltam o produto, a família e a fartura, num claro esforço de afirmação institucional e cultural.

O reconhecimento patrimonial dessas duas cervejarias demonstra que a memória da industrialização brasileira pode ser compreendida não apenas por sua função econômica, mas também por seu papel na configuração de espaços urbanos e identidades culturais. Ao serem tombadas e preservadas, essas estruturas tornam-se testemunhos materiais da história da produção cervejeira no Brasil, das transformações tecnológicas e sociais do período, e da riqueza do patrimônio industrial que, muitas vezes, permanece à margem das políticas de valorização cultural. Reintegrar esses espaços à cidade, respeitando sua materialidade e simbologia, é reconhecer o valor histórico e afetivo que tais edifícios possuem para as comunidades que os cercam e para a memória coletiva nacional.

Apesar do crescimento do interesse acadêmico e das iniciativas de tombamento, a preservação do patrimônio industrial ainda enfrenta entraves como a especulação imobiliária, a falta de reconhecimento social e a ausência de políticas públicas mais eficazes. Muitos edifícios industriais localizados em áreas urbanas valorizadas são demolidos ou modificados sem considerar sua relevância histórica. Além disso, os processos de tombamento nem sempre garantem a conservação adequada, uma vez que a degradação e o abandono são problemas recorrentes.

Dessa forma, torna-se essencial a ampliação do debate sobre a importância da preservação do patrimônio industrial, não apenas como uma forma de resguardar a memória da industrialização brasileira, mas também como um meio de promover novos usos e revitalizações que integrem esses espaços à dinâmica urbana contemporânea. A valorização dessas construções exige esforços conjuntos entre pesquisadores, instituições de preservação, órgãos públicos e a sociedade, a fim de garantir que esses remanescentes industriais não sejam esquecidos, mas sim reconhecidos como parte fundamental da história e identidade do país.

Referências

AXT, Gunter; FABRÍCIO, Lídia. *Relatório Final – Shopping Total.* Porto Alegre, 2006.

CHAVES, Ricardo. Conheça a história dos fundadores de duas das maiores cervejarias do RS. *Gaúcha Zero Hora,* Porto Alegre, 30 de abr. de 2019.GZH Almanaque. Disponível em: < https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2019/04/conheca-a-historia-dos-fundadores-de-duas-das-maiores-cervejarias-do-rs-cjv45f77g02il01roxtx2z1od.html >. Acesso em: 8 de jun. de 2023.

COELHO, Jossana Peil. *De fábrica para patrimônio: estudo comparativo da condição de remanescentes industriais no Rio Grande do Sul / Brasil.* 2001. 280 f. Tese (Doutorado em Memória Social e Patrimônio Cultural) – Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.

COSTA, Ana Elísia da. *A Evolução do Edifício Industrial em Caxias do Sul: De 1880 a 1950.* 2001. [s.n.]. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil das origens aos anos vinte.* São Paulo. 2.ed. São Paulo: Editora Ática, 1991. 336 p.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. *Patrimônio Revista Eletrônica do IPHAN,* São Paulo, n. 4, mar. abr.2006.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro.* 2.ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2018.

LIMA, Heitor Ferreira. *História Político-econômica e Industrial do Brasil.* 1 ed. Companhia Editora Nacional: São Paulo, 1976. p.422. Disponível em: http://brasilianadigital.com.br/obras/historia-politico-economica-e-industrial-do-brasil/pagina/264.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. *In:* I Seminário Internacional História do Tempo Presente. Florianópolis, 2011. *Anais* […] Florianópolis, 2011.

MIRANDA, Adriana Eckert. *A evolução do edifício industrial em Porto Alegre 1870 a 1950.* 2003. [s.n.]. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORRÊA, Lucas Mariani. Apresentação de Dossiê: História e Patrimônio Industrial. *Faces da História,* v. 4, n. 1, p. 04-06, jan/jun. 2017.

OLIVEIRA, Kauã Domingues de. *O Moinho Rio-Grandense: A preservação do patrimônio agroindustrial em Porto Alegre.* 2021. 232 f. Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio da Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2021.

PADIN, Pablo Aleksitch. *Arquitetura da indústria: estudo da abrangência do trabalho do arquiteto no projeto de edificação industrial.* 2009. Dissertação (Mestrado em Projeto de Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História Da Indústria Sul-Rio-Grandense.* 1.ed. Guaíba: RIOCELL, 1985. 123 p.

PINTO, Alfredo Moreira. *A Cidade de São Paulo em 1900: Impressões de Viagem.* 1 ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. p.340.

RODRIGUES, Angela Rosch. Patrimônio industrial e os órgãos de preservação na cidade de São Paulo. *Revista CPC,* [S. l.], n. 14, p. 30-56, 2012. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i14p30-56. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/45355. Acesso em: 8 nov. 2022.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Intervenções urbanas em sítios históricos industriais: o projeto urbano Ostiense Marconi. *PosFAUUSP*, [S. l.], v. 19, n. 32, p. 62-79, 2012. DOI: 10.11606/issn.2317-2762.v19i32p62-79. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/52455. Acesso em: nov. 2022.

SALGADO, Ivone; SOUSA, Diógenes. A Companhia Antarctica Paulista em São Paulo: memória e patrimônio edificado. *arq.urb,* [S. l.], n. 19, p. 51–63, 2019.

SANTOS, Sérgio de Paula. *Os primórdios da cerveja no Brasil.* 2.ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2004. 56 p.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. O patrimônio industrial no Brasil no século XXI: um estudo bibliométrico do estado da arte. *Labor e Engenho,* Campinas, SP, v. 13, p. e019010, 2019. DOI: 10.20396/labore.v13i0.8655823. Disponível em: https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/8655823. Acesso em: out. 2022.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. O Patrimônio Industrial Brasileiro: Reflexões À Memória E História Do Século XX. *In:* MIGLIORINI, Jeanine Mafra (org.). Sítios históricos e centros urbanos. Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2018. p. 119-134

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Burgueses Inmigrantes" y Desarrollo Urbano en el Extremo Sur de Brasil. *Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales,* v.94, n.78 2001.

SOUSA, Dióguenes. *Cidade e Cerveja: Companhia Antarctica Paulista e Urbanização em São Paulo.* 2017. [s.n.]. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pós-Graduação Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2017.

SOUSA, Dióguenes. *Cidade e Cerveja: um gole de história no processo de urbanização da cidade de São Paulo.* 1.ed. Santo André: EdUFABC, 2021. 106 p.

THIESEN, Beatriz Valladão. *Fábrica, Identidade e Paisagem Urbana: Arqueologia da Bopp Irmãos (1906 –1924).* 2005. [s.n.]. Tese (Doutorado Internacional em Arqueologia) – Programa De Pós-Graduação Em História, Pontifícia Universidade Católica Do Rio Grande Do Sul, Porto Alegre, 2005.

VICHNEWSKI, Henrique Telles. *As indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial (1920-1960).* 2004. [s.n.]. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

UM PARALELO ENTRE O INDUSTRIAL E O ECLÉTICO NA CIDADE DE PELOTAS/RS
O caso da antiga Cervejaria Sul-Riograndense

A PARALLEL BETWEEN INDUSTRIAL AND ECLECTIC IN THE CITY OF PELOTAS/RS
The case of the old Cervejaria Sul-Riograndense

Carina Farias Ferreira[1] e Natália Toralles dos Santos Braga[2]

Resumo
Este trabalho tem como objetivo realizar um paralelo entre o ecletismo e a industrialização em Pelotas/RS, utilizando como objeto de estudo o complexo da antiga Cervejaria Sul-Riograndense, importante exemplar do acervo do patrimônio industrial da cidade, e que possui, em sua arquitetura, características representativas dos dois períodos. Para tanto, apresenta-se uma revisão bibliográfica sobre a construção do estabelecimento fabril e suas diversas transformações funcionais e arquitetônicas ao longo de seu funcionamento, e que o configuraram como relevante para a economia da época. Nesse cenário, apresenta-se também sua relação com o entorno – região administrativa do Porto – e discute-se a representatividade que os estilos eclético e industrial possuem na cidade, no que tange a sua preservação. Como resultado, foi possível demonstrar a relevância tanto histórica quanto arquitetônica através das suas particularidades e pontencialidades para futuros usos previstos, ainda que não em sua totalidade.
Palavras-chave: ecletismo, patrimônio industrial, Porto de Pelotas, Cervejaria Sul-Riograndese.

Abstract
This paper aims to draw a parallel between eclecticism and industrialization in Pelotas/RS, using as its object of study the building of Cervejaria Sul-Riograndense as an important example of the city's industrial heritage, and its architecture has characteristics of both periods. To this end, a bibliographic review is presented on the construction of the factory and its various transformations throughout its operation, which also configured its economical relevance. In this scenario, its relationship with the Porto neighborhood is also presented and the representativeness that the eclectic and industrial styles have in the city is discussed with regard to their preservation. As a result, it was possible to demonstrate both the historical relevance and the formal characteristics of the architecture of the building with its particularities and its great potential for the new use to which it is being destined, although not in its entirety.
Keywords: eclecticism, industrial heritage, Port of Pelotas, Cervejaria Sul-Riograndense.

1 Mestra e Doutoranda no Programa de Pós – Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas - PROGRAU/UFPel, nas linhas de pesquisa de Tecnologia e Conservação do Ambiente Construído e Teoria e Patrimônio Cultural, respectivamente. Graduada em engenharia civil pela Universidade Federal do Rio Grande – FURG (2014) e em Conservação – Restauração de Bens Culturais Móveis pela Universidade Federal de Pelotas (2023).
2 Mestra em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas - PROGRAU/UFPel, na linha de pesquisa de Teoria, História, Patrimônio e Crítica (2023), foi bolsista CAPES e elaborou a dissertação intitulada "Cinema, Cidade e Arquitetura: Pelotas/RS". Graduada em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal de Pelotas - FAUrb/UFPel (2020) e desenvolveu o trabalho final de graduação intitulado "Complexo Cinematográfico: um espaço de memória e de criação", temática que seguiu no mestrado. Atualmente é aluna de mestrado na The Glasgow School of Art no programa MDes in Design Innovation and Future Heritage.

Introdução

O presente artigo se propõe a realizar uma discussão sobre as transformações funcionais do patrimônio industrial, traçando por meio da antiga Cervejaria Sul Rio-Grandense, em Pelotas, um paralelo entre os diferentes períodos que caracterizam o patrimônio cultural edificado da cidade. O objeto de estudo foi definido por ser um exemplar representativo de dois diferentes momentos arquitetônicos, podendo ser vistas características do ecletismo historicista e da arquitetura industrial.

A principal atividade econômica da região de Pelotas foi, por muito tempo, a criação de gado, atividade essa utilizada inicialmente como uma estratégia de assegurar a posse do território (Martins, 2002). Com o desenvolvimento da indústria do charque associado ao crescimento urbano e populacional, houve, na arquitetura, uma adaptação de linguagens europeias que estavam em voga. Assim surgiu o ecletismo, caracterizado por adaptações e releituras dos modelos originais, averiguando-se, no período compreendido entre 1870 e 1900, um predomínio de construções de palacetes de charqueadores, estancieiros e comerciantes – tendência que entrou em declínio nas primeiras décadas do século XX (Cerqueira, 2014). Para Santos (2014), o ecletismo historicista se desenvolveu em Pelotas entre os anos de 1870 e 1931, marcando a profusão de ornamentação tanto nas caixas murais quanto nos interiores das edificações com inspiração europeia, e sendo reproduzido na arquitetura residencial, comercial, administrativa, institucional e fabril.

Nesse contexto, a Zona Portuária de Pelotas, conhecida como região administrativa do Porto, é uma das quatro zonas de preservação do Patrimônio Cultural da cidade, com um acervo representativo do patrimônio industrial da região, e um exemplo das transformações econômicas e urbanas sofridas ao longo dos anos. Devido ao seu posicionamento estratégico, o local passou a configurar uma das principais alternativas ao capital fabril estrangeiro, tendo o ápice do seu desenvolvimento econômico nas primeiras décadas do século XX (Coelho; Michelon; Nogueira, 2022). Em concordância a isso, Patron e Chaves (2018) relatam que o local tornou-se o mais apropriado para as atividades em função do elevado movimento dos navios e grande rotatividade de mercadorias, além de sua ligação ao centro da cidade por bonde (meio de transporte da época). Como consequência desse processo, Coelho, Michelon e Nogueira (2022) descrevem que ocorreu também o desenvolvimento social e territorial, e a região passou por diversas transformações estruturais com a implantação, por exemplo, de vilas operárias e a construção de edifícios públicos.

Diante do mencionado, segundo Soares (2014), um lugar pode ter sua identidade associada a características da sua origem, da sua relação com o sítio natural, ou também do seu processo de desenvolvimento. Nesse sentido, ainda de acordo com a autora, a região em questão, teve inicialmente sua identidade relacionada à sua funcionalidade como local portuário e fabril, em que essa última terminou a configuração paisagística, visto requerer grandes áreas para construção de seus prédios. Para Choay (2001), a arquitetura, entre as artes maiores, é a única que tem o seu uso como parte de sua essência, mantendo uma complexa relação com suas finalidades estética e simbólica. Nessa conjuntura, a antiga Cervejaria Sul-Riograndense, objeto de estudo desse artigo, tem sua identidade fortemente marcada por seu uso, refletindo na forma em que foi construída, tendo, conforme Braga (2019), nos diferentes volumes que compõe o complexo um reflexo do progresso que o estabelecimento possuía e o crescente desenvolvimento industrial em que a cidade se encontrava.

Atualmente, a região – que anteriormente era de intensa atividade industrial – é caracterizada por grandes edificações industriais subutilizadas em estado de deterioração e residências, as quais representam as diferentes fases da arquitetura

da cidade. Esse conjunto, para Soares (2014), forma uma paisagem carregada culturalmente e, apesar das edificações residenciais apresentarem certa simplicidade, possui valor na ambiência formada pelo seu espaço urbano e pela soma das construções que resultam em um contexto ímpar - com significativo valor tanto histórico quanto arquitetônico.

Contextualização histórica da antiga Cervejaria Sul – Riograndense

Conforme já mencionado, até o final do século XIX, a grande propriedade de terra oriunda da divisão das sesmarias, estruturou, na metade sul do Estado, a produção do charque (base produtiva regional) possibilitando a capitalização e a concentração de renda por determinadas famílias, além de consolidar o estilo eclético na arquitetura. Somado a isso, na cidade de Pelotas uma série de características favorecia a consolidação de um parque industrial a partir de fatores que poderiam reproduzir seu capital, surgindo assim diversas atividades relacionadas a agricultura e indústria local potencializando o desenvolvimento de um setor secundário (Schumann; Lourenço; Duarte, 2019). Nesse cenário, Salaberry (2012) descreve que na cidade se desenvolveu uma industrialização mista, conciliando a grande indústria direcionada para a exportação e a produção voltada para o abastecimento regional.

Assim, as primeiras indústrias instaladas na zona urbana seguiram a lógica capitalista, concentrando-se a maioria nas imediações das áreas portuárias e ferroviárias em razão das vantagens para a circulação das mercadorias e, consequente desenvolvimento da atividade industrial. O processo de industrialização ocasionou, não somente o desenvolvimento dos meios de transporte, das obras de saneamento, e das construções de estradas federais e estaduais, mas também modificou as relações entre a sociedade, o tempo e o espaço (Schumann; Lourenço; Duarte, 2019). Com o desenvolvimento da infraestrutura, novas formas de construção, e a industrialização, a Pelotas das primeiras décadas do século XX encaminhava-se à conquista da imprescindível forma do estatuto almejado: uma urbe moderna e progressista. As cidades começavam a incorporar a velocidade através dos mecanismos (fatos, hábitos e coisas) que determinavam ritmos mais céleres à existência (Michelon, 2004).

No contexto explicitado, a Cervejaria Haertel que, mais tarde, seria conhecida como Cervejaria Sul-Riograndense, foi fundada, em 1889, pelo Capitão Leopoldo Haertel, descendente de imigrantes alemães da região de São Leopoldo no Rio Grande do Sul, não indicando inicialmente o crescimento exponencial que sofreria em decorrência de sua alta produção (Moura; Schlee, 1998; Coelho; Michelon; Nogueira, 2022). Em 1913, uma notícia no *Almanach* de Pelotas (Ferreira & Cia, 1913) indicava, entretanto, a fundação do estabelecimento em 24 de setembro de 1890, nos fundos do que viria a ser o complexo, em um pequeno prédio alugado. De acordo com Salaberry (2012), o espaço foi sendo ampliado, em diversas etapas, ao serem adquiridos novos imóveis e terrenos do entorno, até que a fábrica incorporasse o quarteirão em sua totalidade (Figura 1). Almeida (2024) define o estabelecimento como uma das duas maiores cervejarias de Pelotas, com uma significativa produção e alcance além do mercado gaúcho, no final do século XIX e primeiras décadas do século XX. No local, segundo o pesquisador, eram fabricadas além de cervejas diversas, chope, gelo, limonadas, águas minerais e gasosas, tendo sua matéria–prima importada da Alemanha, Chile e América do Norte, visto a dificuldade de obtenção local devido a concorrência.

Em 1897, foi construída uma edificação voltada para a Rua Benjamin Constant, cujo uso inicial era para residência da família Haertel, tendo posteriormente seu acesso modificado quando o prédio passou a ter função administrativa (Cabete, 2019). A partir desse ano foram realizadas diversas ampliações no estabelecimento, estando

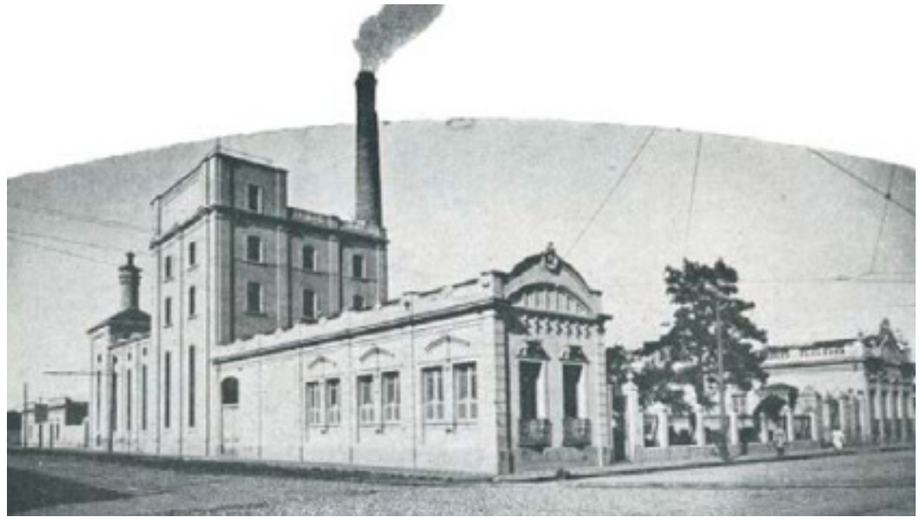


Figura 1 – Cervejaria Sul-Riograndense. Fonte: Carriconde, 1922. Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

descrito, no ano de 1913, no *Almanach* de Pelotas que esse estava introduzindo importantes reformas e melhorias que seu constante desenvolvimento exigia (Ferreira & CIA, 1913). Nesse momento a fábrica contava no seu pessoal com “um guarda livros e um ajudante de escritório, um maquinista, três ajudantes de máquinas, um mestre e quarenta operários” (Ferreira & CIA, 1913, p.107). Nesse contexto, Cabete (2019) menciona que, com seu crescimento, a cervejaria passou a ser reconhecida pela sua alta produção, ganhando medalha de bronze em uma exposição nacional de 1901, e cujo sucesso da premiação ocasionou, conforme Coelho, Michelon e Nogueira (2022) em um crescimento tanto de produção quanto de operários.

Em 1914, considerado um momento de grande ampliação arquitetônica, Almeida (2024) descreve que a cervejaria exportava 2 milhões de garrafas por ano, finalizando 24 mil garrafas, devidamente seladas, rotuladas, empalhadas e encaixotadas, em apenas 10h de trabalho. Nesse período, o local contava com 60 operários, e os três filhos homens do proprietário estavam envolvidos na direção técnica, tendo alguns deles estudado sobre a fabricação de cerveja na Alemanha. Assim, destaca-se dentre as alterações espaciais, a construção, entre os anos de 1914 e 1915, dos novos escritórios e de uma edificação de cinco pavimentos (Figura 2) no alinhamento de uma das ruas laterais (Moura; Schlee, 1998; Santos, 2002). Entretanto, segundo Cabete (2019), nas décadas de 1920 e 1930, as grandes cervejarias do polo Rio – São Paulo iniciaram um processo de fusão e passaram a englobar indústrias menores. Como forma de evitar esse processo, Coelho, Michelon e Nogueira (2022) relatam que as três cervejarias independentes da região de Pelotas, Ritter, Anselmi e Haertel uniram-se em uma só, e em 1931, formaram a Cervejaria Sul Brasil Limitada. Já em 1931, Santos (2002) relata que foram refeitos os primeiros edifícios da fábrica, datados de 1889.

Na segunda metade do século XX, a região passou por um período de estagnação, resultado de um processo de decadência econômica, iniciado no começo dos anos 30, com a quebra do Banco Pelotense (Soares, 2014). Nesse contexto, a estratégia, buscava impedir a entrada das grandes marcas no mercado pelotense, possibilitou uma produção regular, mesmo que pouco competitiva, sendo eficiente até 1946, quando finalmente a Cia Cervejaria Brahma comprou o complexo da antiga Sul - Riograndense, suspendeu sua produção e o manteve como depósito, garagem e centro de distribuição local da produção vinda de Porto Alegre (Coelho; Michelon; Nogueira, 2022; Cabete,

Figura 2 – Construção dos escritórios, em 1915. Fonte: Ferreira & Cia apud Salaberry, 2012.

2019). Em 1983, visto a importância, tanto econômica quanto arquitetônica da antiga cervejaria, a Prefeitura Municipal de Pelotas iniciou, por meio do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural, um processo de tombamento do complexo que, devido à intervenção do grupo Brahma, não se concretizou (Cabete, 2019). Já em 1995, segundo Cabete (2019), com indícios de que ocorreria a demolição de todo o complexo para a execução de um novo prédio, teve-se a intervenção da Divisão do Patrimônio Histórico e Cultural da Prefeitura de Pelotas, sendo a demolição impedida. Ainda de acordo com a autora, em 1999, foi realizado um inventário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul (IPHAE), atualizado em 2004 indicando a preservação da fachada e volumetria dos prédios que compõem o complexo.

Nos anos 2000, o local foi doado para a Prefeitura Municipal de Pelotas, sendo realizado um estudo de viabilidade para transformá-lo para uso residencial, o que não se concretizou (Cabete, 2019). Nessa conjuntura, Almeida (2024) menciona que no final da década de 2000, o complexo, abandonado e em estado de degradação, foi entregue aos cuidados da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), sendo posteriormente realizada a doação. Ainda de acordo com o pesquisador foram cogitados, e inviabilizados, dois usos para o espaço: o primeiro como sede do Instituto de Geologia e Energias Renováveis e o segundo o centro Mercosul Multicultural, associado ao já consolidado Centro de Integrações do Mercosul. Diante disso, em 2012, teve-se o Espaço Expositivo Universitário Galeria “Brahma”, e, em 2015, foi inaugurada a atual sede da Livraria da UFPel (Figura 3), no edifício que originalmente abrigou o escritório da fábrica (Almeida, 2024).

Contextualização arquitetônica eclética e industrial sob a pespectiva do patrimônio cultural

O acervo arquitetônico de Pelotas relaciona-se diretamente com sua história socioeconômica, sendo as características dos diferentes períodos refletidas em seu patrimônio edificado. Conforme Moura e Schlee (1998), a história da cidade pode ser representada sob os aspectos arquitetônico, econômico e cultural, que segundo Goularte (2014) permitiram a construção de um denso acervo cultural. Os autores

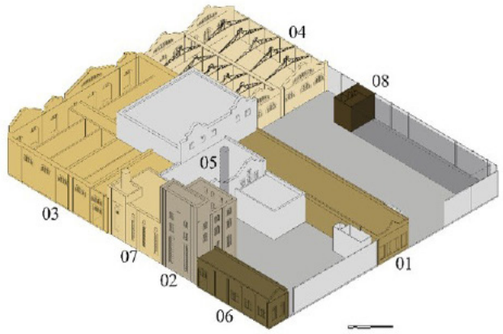
Figura 3 – Prédio em que atualmente se localiza a Editora da UFPel. Fonte: Autoria própria, 2024.

descrevem que em relação a arquitetura, o centro histórico sofreu uma transição da linguagem luso-brasileira, ao ecletismo, ao modernismo e ao pós-modernismo. Referente ao aspecto econômico-cultural, Moura e Schlee (1998) apontam que a cidade apresentou diversos níveis econômicos, do desenvolvimento oriundo do charque (com uma posterior estagnação) a uma alta na economia, derivada do período industrial.

Rodrighiero e Oliveira (2023) mencionam que apesar de algumas construções inspiradas no período do colonial persistirem na mudança da linguagem arquitetônica para o Ecletismo e também para o Protomodernismo, desenvolvido posteriormente, o ecletismo é representativo de grande parte dos bens inventariados e patrimonializados da cidade. Nesse sentido, Goularte (2014) relaciona a busca da população por locais com memórias significativas, na paisagem urbana e no ambiente construído, com o entorno dos lugares da cidade em que se tem o patrimônio eclético. A autora atribuiu isso ao fato de que, ao menos inicialmente, esses foram os mais cultivados e explorados para eventos por parte do poder público, e por consequência mais frequentados pela população, enquanto, são menos destacados e os locais onde se encontram as *friches* são menos cultivados e ocupados, tornando-se menos valorizados. Entretanto, a partir da cultura visual o *friche*[3] industrial pode ser igualmente compreendido como um fenômeno inserido no espaço urbano, que, com seu percurso histórico, é transmissor dos diferentes ideais, relacionando a população com os diversos momentos e formas de vivência (Goularte, 2014).

A premissa de preservar exemplares da industrialização consiste no funcionalismo que caracteriza essas edificações, que antecede em muito as premissas do modernismo, apresentado no patrimônio industrial em uma variedade e qualidade formal derivada essencialmente de uma preocupação utilitária (Salaberry, 2012). Diante disso, Lemos (2006) descreve que a preservação arquitetônica é intrinsicamente ligada às necessidades de adapatação e exigências contemporâneas, variando desde o reuso dos materiais e adequação do espaço, até o abandono e destruição total. Ao tratar-se de patrimônio industrial, segundo Kuhl (2021), o interesse por sua preservação

3 Goularte (2014) define como vazios industriais, no meio urbano, provenientes do processo de desindustrialização.



Legenda:
[01] (1897) Residência da família Haertel
[02] (1911) Chaminé de 36m altura
[04] (1913) Salão de engarrafamento com setor de lavagem
[05] (1914) Edifício de cinco andares com um mirante
[06] (1915) Escritório. O edifício foi restaurado em 2012 e hoje abriga a livraria da UFPel
[07] (1917) Edificação para caldeiras
[08] (1931) Depósito de garrafas e caixas. O novo volume possuía um telhado em quatro águas com estrutura de madeira e telha francesa sem forro

Figura 4 – Esquema evolutivo da edificação. Fonte: Braga, 2019. Adaptado pelas autoras, 2025.

relaciona-se à ampliação do que é considerado bem de interesse cultural, que vem ocorrendo ao longo das últimas décadas. Para a autora, esse crescente processo e a inclusão de espaços fabris, explicita a ligação do patrimônio com aspectos de cultura, incluindo os memoriais e simbólicos, e as formas como esse pode qualificar o ambiente. Ferreira (2021), menciona que o impasse no entendimento dos remanescentes industriais como testemunhos de uma história talvez tenha como explicação a dificuldade em enquadrá-los em critérios estabelecidos e que nortearam a concepção inicial de patrimônio, como os de antiguidade e beleza. Somado a isso, Kuhl (2021) menciona a suposta inviabilidade econômica de preservar ao tratar-se dessas edificações, e a frenquência como essa ação é vista como alienada, em parte e na maioria das vezes, por seu grande porte. Essa particularidade, entretanto, pode, de acordo com Choay (2001) tornar esses locais, apesar da dificuldade de reconhecimento no âmbito do valor histórico – artístico, potencialmente reutilizáveis, visto a amplitude espacial e relativa versatilidade. Para Choay (2001, p.219) “os edifícios isolados, em geral de construção sólida, sóbria e de manutenção fácil são facilmente adaptáveis às normas de utilização atuais e se prestam a múltiplos usos, públicos e privados”.

Nessa perspectiva, Goularte (2014) destaca que o patrimônio industrial pode também ser compreendido e ressignificado como um objeto artístico contemporâneo, “uma vez que representa um espaço de transformação da cidade e possibilita um local de fruição à medida que se desencadeia seu processo de degradação”. Dessa forma, conforme a autora, baseando-se no ponto de vista da arte e da arquitetura pode-se pensar que antes de tornar-se um *friche,* o edifício industrial foi executado a partir da ideia de abrigar lugares de trabalho, relacionando-se com a população por meio de um sistema de produção. Goularte (2014) relata ainda, que edificações fabris com suas características tipológicas são a materialização desse processo, e por consequência tornam-se portadoras de valores como o artístico e arquitetônico. Contudo, atualmente, essas edificações apresentam apenas parte da ideia original de sua concepção, onde muitas vezes, não se pode compreender o todo devido às lacunas causadas pela degradação. Assim, em suma, os bens culturais em geral, e o patrimônio industrial em particular, podem ser considerados importantes contrapesos utilizados na ampliação da consciência sobre as disfunções do presentismo, já que mostram em sua materialidade, a concepção de um tempo alargado, oferecendo contribuições significativas em várias frentes (FERREIRA, 2021). Conforme Kuhl (2021), para tratar na atualidade de temas

Figura 5 – Prédios em estilo eclético com a fábrica ainda em funcionamento. Fonte: DOMECQ & CIA, 1916, apud, Slaberry, 2012. Figura 6 – Prédios em estilo eclético. Fonte: Autoria própria, 2025.

relacionados ao patrimônio industrial torna-se relevante compreendê-lo como parte das discussões sobre patrimônio como um todo, sendo comum, devido as particularidades desses bens, ocorrer certa exclusão do campo da restauração. Ainda de acordo com a autora, essa postura pode denotar uma tendência a enfrentar esses bens de forma predominantemente empírica e uma exceção que afasta-se de qualquer tentativa de regramento.

Com base no contexto citado, em Pelotas a arquitetura industrial foi caracterizada por edificações funcionais em contraste com a riqueza ornamental do ecletismo. Por conta disso, um estudo aprofundado sobre esta arquitetura se tornou fundamental para compreensão do processo de desenvolvimento econômico, social e identiário da cidade. Este artigo busca explorar essa temática através de uma análise arquitetônica do antigo complexo da Cervejaria Sul-Riograndense.

A arquitetura da antiga Cervejaria Sul-Riograndense

As residências particulares, os prédios e locais de uso coletivo executados no período com influência europeia estavam concentrados no centro da cidade. Já o Porto passou por uma estruturação urbana com a concentração industrial no local, que ocasionou, além da territorialização de empresas e comércios ligados às fábricas, o surgimento de bairros operários representativos do viver cotidiano dos trabalhadores (Schumann; Lourenço; Duarte, 2019). Nesse cenário, Soares (2014) relata a existência de diversas linguagens arquitetônicas no bairro, provenientes das diferentes etapas de seu desenvolvimento no decorrer do tempo. Assim, o local apresenta características de homogeneidade em muitos aspectos, como a alturas das edificações e seus usos, além de sua arquitetura – da eclética até a contemporânea (Soares, 2014, p.72).

A arquitetura da antiga Cervejaria Sul-Riograndense é representada por um conjunto de prédios edificados em diferentes períodos, que abrigavam toda a área necessária para a sua produção. A Figura 3 apresenta um esquema evolutivo da edificação ao longo dos anos, com a representação dos volumes construídos. Segundo Moura e Schlee (1998) a execução do complexo em etapas resultou na criação de um conjunto arquitetônico com uma grande diversidade de volumes, que mesmo executados em

Figura 7 – Detalhes decorativos da fachada.Fonte: Autoria própria, 2025.

harmonia proporcionam uma heterogeneidade estilística. Essa questão é abordada por Montelli (2005) que menciona que é possível perceber as diferentes funcionalidades, residencial e fabril, através da leitura das linguagens arquitetônicas das construções, apresentando caracteríscas do ecletismo difundido no centro da cidade. Assim, segundo a autora, o complexo fabril articula os dois tipos de construções que caracteriam o Porto, refletindo assim, parte da sua história. Exemplos de indícios importantes para compreensão da época de construção e a que se destinavam os setores, são as estruturas em ferro existentes; a modulação; as abobadilhas, como solução estrutural para as lajes cobrindo grandes vãos; a chaminé; e algumas paredes portantes, que chegam a medir mais de 2 metros de espessura, enquanto as mais recentes medem cerca de 20 cm de espessura (Cardoso, 2018; Montelli, 2005).

O ecletismo pode ser visto nos volumes correspondentes aos antigos escritório e residência da família (Figura 5), perceptíveis até o dia de hoje (Figura 6), por apresentarem características como base, corpo e coroamento – disposição clássica da arquitetura eclética. Ambos volumes contêm porão alto, balcões guarnecidos por gradis de ferro trabalhado, ornamentos anexados à fachada (como pinhas, palmetas, folhas de acanto e rosetas), pilastras com capitéis decorados, e frontões cimbrados (triangulares e arqueados) com platibanda ornamentada (Braga, 2019; Santos, 2002) (Figura 7). Já na torre, executada no mesmo período e de uso exclusivamente fabril, há uma certa repetição de ornamentos nas fachadas, como “no embasamento, nas cornijas das cimalhas das fachadas, nas platibandas que as arrematam, nas pilastras colossais encimadas por frontões cimbrados, nas cartelas que coroam as janelas das fachadas laterais” (Figura 8) (Santos, 2002, p.79).

A respeito dos revestimentos aplicado no interior das edificações, é possível observar a presença de forros decorados, de azulejaria, de ladrilhos hidráulicos e de escaiolas [4](Figura 9). Nesse sentido, Braga (2019) menciona que, segundo material disponilizado pelo pesquisador Guilherme Pinto de Almeida, a edificação de cinco andares apresentava

4 Técnica de pintura mural, que ao longo dos anos, segundo Aguiar (2002), passou ao longo a designar popularmente, e simplificadamente, a todo o tipo de fingimento de pedras ornamentais, como o mármore.

Figura 8 – Prédio com cinco pavimentos construído entre 1914 e 1915. Fonte: Autoria própria, 2025.

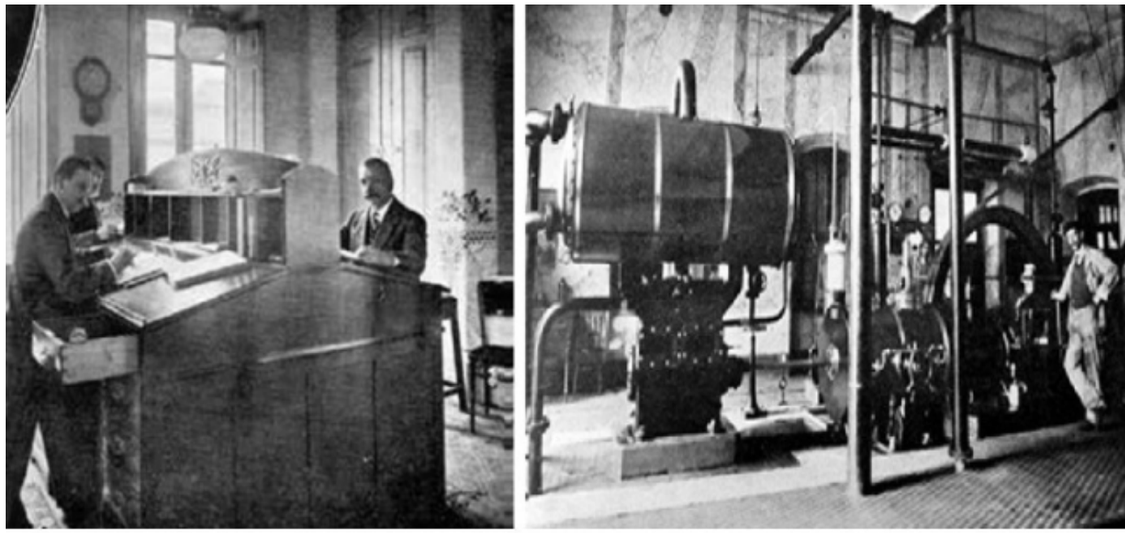
ladrilhos hidráulicos e paredes revestidas, a meia altura, com azulejos portugueses em azul e branco, encimados por escaiolas (Figura 9). Atualmente, na edificação da Editora UFPel identifica-se – através de uma janela de prospecção – detalhes das escaiolas, tanto no centro da parede quanto em um barrado na parte superior (Figura 10). Parte desta última foi refeita no processo de restauração do prédio, utilizando a técnica do estêncil, com tons de vermelho, laranja, verde e marrom, com folhagens e flores sinuosas e a da parte central com outro elemento abaixo também com motivos florais e folhas, envoltas por desenhos geométricos como círculos e triângulos.

A noção de “modernidade” presente na virada do século XIX para o século XX, foi definida por fatores como a mecanização da cidade, a introdução de novos materiais como ferro, vidro e aço, e por arquitetos criativos dispostos a expressar nos espaços e nas formas o novo estado das coisas (Curtis, 2008). Em Pelotas, essas transformações não só evidenciaram a riqueza criativa dos construtores locais, como também originam um estilo característico dessas regiões marginais, menos grandioso, monumental e suntuoso, porém muitas vezes elegante e pitoresco. Um exemplo da originalidade peculiar dos pelotenses foi, justamente, como desenvolveram-se as características decorativas das edificações, como exemplo da execução das pinturas parietais e as técnicas associadas a ela (Santos, 2002).

Sob o ponto de vista arquitetônico o complexo em questão ao associar o eclético e o industrial adquire uma característica particular, tornando-se marco não somente do período industrial da cidade, mas especificamente da transição entre dois momentos distintos. Além do âmbito da arquitetura, todas as transformações construtivas, ocorridas ao longo dos anos de seu funcionamento, demonstram também como ocorreu o desenvolvimento econômico e social do setor.

Considerações finais

Neste artigo buscou-se discutir as transformações ocorridas ao longo dos anos no antigo complexo da Cervejaria Sul-Riograndense, utilizando-o como um exemplo para a associação entre o ecletismo historicista e a industrialização de Pelotas – que acompanhou a narrativa das transformações tanto arquitetônicas quanto urbanísticas



(a) (b)

Figura 9 – Interior da Cervejaria Sul Rio-Grandense, em 1915 com as escaiolas ao fundo (a) Escritório. Fonte: Rubira, 2014. (b) Sala com maquinário de origem alemã. Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

da cidade. Cada local vai refletir em sua espacialidade as características que denotaram sua origem e seu desenvolvimento, seja histórico, político, econômico ou social. No caso da região administrativa do Porto, os estabelecimentos fabris ali instalados são marcas de um passado industrial próspero que sucedeu o período das atividades charqueadoras na cidade de Pelotas.

No que tange ao processo inicial de busca do que seria o patrimônio cultural representativo do país e sua identidade, o ecletismo precisou ser constantemente resgatado por conta de sua importância nos aspectos históricos, culturais e arquitetônicos. Já no patrimônio industrial, as consideradas recentes ampliações do conceito de bem cultural vem introduzindo questões referentes à sua preservação. Nesse sentido, a antiga Cervejaria Sul-Riograndense abrange esses dois períodos e linguagens arquitetônicas, refletindo a funcionalidade de cada setor e a intencionalidade do que se queria representar.

Além do mencionado, esses estabelecimentos fabris auxiliam no entendimento da territorialização e nas consequências da industrialização, contribuindo para a construção de uma nova identidade do espaço baseada na funcionalidade passada. Assim, a relevância tanto histórica quanto formal de sua arquitetura consagram o complexo da antiga cervejaria como um importante exemplar do patrimônio industrial da cidade. Ao ser incluído nas discussões acadêmicas, o conjunto levanta questionamentos acerca das potencialidades de seu uso na contemporaneidade, abrangendo suas peculiaridades e sua relação com o entorno.

Agradecimento
O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

(a) (b)

Figura 10 – Exemplar de escaiolas (a) em uma janela de prospecção no centro da parede e (b) em um barrado na parte superior. Fonte: Autoria própria, 2025.

Referências

AGUIAR, José. *Cor e Cidade Histórica: Estudos Cromáticos e Preservação do Patrimônio.* Porto: FAUP, 2002.

ALMEIDA, Guilherme Pinto de. *Episódio 4* – Antiga Cervejaria Sul – Riograndense de Leopoldo Haertel. [s.l]: Lugares do Porto, 2024. 1 vídeo (4min). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=I8VO04MzCpQ. Acesso em: 10 jan.2025.

BRAGA, Natalia Toralles dos Santos. *Complexo cinematográfico: um espaço de memória e de criação.* 2019. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2019.

CABETE, Elisa Elias. Cervejaria Sul – Riograndense/Brahma. In: MICHELON, Francisca Michelon (org.). *O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas.* – Pelotas: Ed. UFPel, 2019, p. 133 – 138. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memorialdoanglo/files/2020/11/Patrimonio-Industrial-UFPel-7-11_compressed-1.pdf. Acesso em: 11 jan.2025.

CARDOSO, Paula Bez. *Mercosul Multicultural: reabilitação da antiga Cervejaria Sul-Riograndense, Pelotas – RS*. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018. Disponível em: https://lume.ufrgs.br/handle/10183/194500. Acesso em: 19 jan.2025.

CARRICONDE, Clodomiro. *Álbum de Pelotas Nocentenário da Independencia.* Pelotas: Globo, 1922. Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

CERQUEIRA, Fábio Vergara. Atenas do Sul: Recepção e (Re)Significação do Legado Clássico na Iconografia Urbana de Pelotas (1860-1930). *Almanaque do Bicentenário de Pelotas. v.2: Arte e Cultura.* Santa Maria: Gráfica e Editora Pallotti, 2014.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio.* São Paulo: UNESP, 2001.

COELHO, Jossana Peil; MICHELON, Francisca Ferreira; NOGUEIRA, Cláudia da Silva. A zona portuária de Pelotas [RS]: nova paisagem de um bairro antigo. *Labor & Engenho,*Campinas,SP,v.16, p.1-11, 2022. Disponível em: https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/8669972/30833. Acesso em: 10 jan.2025.

CURTIS, William. *Arquitetura moderna desde 1900.* Porto Alegre: Bookman, 2008.

FERREIRA & CIA. *Almanach de Pelotas.* Pelotas: Graphica Diário Popular, 1913.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. O último apito: patrimônio industrial, memória e esquecimento. In: MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo; OKSMAN, Silvio (orgs.). *Patrimônio industrial na atualidade.* São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021, p. 95 – 115.

GOULARTE, Daniela Vieria. Friches Industriais Pelotenses: Uma nova narrativa da imagem através da Cultura Visual e da Estética. *Revista Arte ConTexto,* v.2, n4, Jul.,2014**.** Disponível em: https://artcontexto.com.br/artigo-edicao04-daniela_goularte.html. Acesso em: 11 jan.2025.

KUHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões. In: MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo; OKSMAN, Silvio (orgs.). *Patrimônio industrial na atualidade.* São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021, p. 13 – 40.

LEMOS, Carlos A. C. *O que é patrimônio histórico.* São Paulo: Brasiliense, 2006.

MARTINS, Roberto Duarte. *A ocupação do espaço na fronteira Brasil-Uruguay: A construção da cidade de Jaguarao.* [s.l.]: Universitat Politècnica de 151 Catalunya, 2002. Disponível em: <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/93390>. Acesso em: 25 maio 2022.

MICHELON, Francisca Ferreira. A Cidade Como Cenário do Moderno: Representações do Progresso nas Ruas de Pelotas (1913-1930). *Biblos,* Rio Grande, 16: 125-143, 2004.

MONTELLI, Clarissa Castro Calderipe. *Documentação Fotográfica da Antiga Cervejaria Haertel.* 2005. Monografia (Pós-Graduação em Patrimônio Histórico e Cultural) Instituto de Letras e Artes da Universidade Federal de Pelotas, 2005.

MOURA, Rosa Maria Garcia Rolim de; SCHLEE, Andrey Rosenthal. *100 imagens da arquitetura pelotense.* Pelotas: Palotti, 1998.

PATRON, Rita; CHAVES, Larissa Patron. A memória e a revitalização urbana na zona portuária da cidade de Pelotas/RS: uma análise do novo ciclo iniciado com a Universidade Federal. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Enanparq, 2018, Salvador. *Anais […].* Salvador, Ed. da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFBA, 2018. v. 2. p. 4185-4196.Disponível em: https://repositorio.ufba.br/handle/ri/27744. Acesso em: 10 jan.2025.

RODRIGHIERO, Juliana Cavalheiro; OLIVEIRA, Ana Lucia Costa de. A forma urbana e a correlação com o patrimônio eclético em Pelotas (Rio Grande do Sul). *Oculum Ensaios,* Campinas, v.20, 2023.Disponível em: https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/5265. Acesso em: 10 jan.2025.

RUBIRA, Luís (Org.) *Almanaque do Bicentenário de Pelotas.* v.2. Textos de Pesquisadores e Imagens da Cidade. Santa Maria/RS: PRÓ-CULTURA RS / Gráfica e Editora Pallotti, 2014, 576f.

SALABERRY, Jeferson Dutra. *A agroindustria no bairro do Porto: Pelotas - RS (1911-1922).* 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.

SANTOS, Carlos Alberto Ávila. *Espelho, máscaras, vitrines: estudo iconológico de fachadas arquitetônicas. Pelotas, 1870 - 1930.* Pelotas: EDUCAT - Editora da Universidade Católica de Pelotas, 2002.

SANTOS, Carlos Alberto Ávila (Org). O Ecletismo Historicista em Pelotas: 1870 – 1931. In: SANTOS, Carlos Alberto Ávila (Org.). *Ecletismo em Pelotas: 1870-1931.* Pelotas: UFPEL, 2014. p. 13 – 59.

SCHUMANN, Eduardo; LOURENÇO, Wiliam Martins; DUARTE, Tiaraju Salini . A industrialização do município de Pelotas/RS: Um estudo sobre a territorialização do início do século XX no bairro Porto. *In*: Seminário de Estudos Urbanos e Regionais, 2019, Pelotas. *Anais [...].* Pelotas: UFPel, 2019. v. 19. p. 1-12. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/geoter/files/2020/11/seur.2019.eduardo.pdf. Acesso em: 12 jan.2025.

SOARES, Helena Borda. *Cor e Identidade do ambiente urbano: o bairro Porto, Pelotas/RS.* 2014. 166p. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2014.

REUSO ADAPTATIVO
Práticas e fragilidades a partir do interior de São Paulo

ADAPTIVE REUSE
Practices and frailty from the interior of São Paulo

Mariana Queiroz Fornari[1] e Amanda Saba Ruggiero[2]

Resumo
O estudo analisa o conceito de reuso adaptativo a partir do patrimônio industrial, enfatizando a preservação das dimensões sociais, culturais, históricas e simbólicas dos edifícios, além dos aspectos físicos e materiais. A utilização de terminologias variadas nos estudos sobre o reuso de edifícios dificulta a definição de um campo teórico e metodológico comum. Para compreender esse aspecto no contexto brasileiro, foram analisadas publicações recentes identificando a predominância de termos como intervenção e reuso. Ademais, foram estudados casos de reutilização de bens industriais em Itu, Salto e Porto Feliz, embora algumas intervenções mantenham aspectos originais das fábricas, muitas não contemplam adequadamente as dimensões sociais e culturais, resultando em práticas que não atendem aos princípios preservacionistas defendidos. A pesquisa destaca a importância de intervenções que valorizem a memória coletiva e o reconhecimento da comunidade local, evitando práticas que desconsiderem a integridade histórica e simbólica dos edifícios industriais.
Palavras-chave: patrimônio industrial, reuso adaptativo, fábricas, memória do trabalho, preservação.

Abstract
The study analyzes the concept of adaptive reuse concerning industrial heritage, emphasizing the preservation of buildings' social, cultural, historical, and symbolic dimensions, in addition to their physical, material, and aesthetic aspects. The use of varied terminologies in the reuse of industrial buildings complicates the establishment of a common theoretical and methodological framework. To understand this aspect within the Brazilian context, four recent publications were analyzed, identifying the predominance of general terms such as "intervention" and "reuse." Furthermore, cases of industrial property reuse in Itu, Salto, and Porto Feliz were studied. Although some interventions maintain original aspects of the factories, many do not adequately address social and cultural dimensions, resulting in practices that do not align with the advocated preservation principles. The research highlights the importance of interventions that value collective memory and local community recognition, avoiding practices that disregard the historical and symbolic integrity of industrial buildings.
Keywords: industrial heritage, adaptive reuse, old industries, labor memory, preservation.

Introdução

O reuso adaptativo emerge como um novo campo pragmático e político na década de 1970, em reação ao planejamento moderno da "tábula rasa" em resposta ao conservadorismo e ambientalismo crescente, tendo o patrimônio industrial como um de seus grandes temas propulsores (Lanz, Pendlebury, 2022). Associa-se à expansão do conceito de patrimônio, aos avanços neoliberais, a obsolescência e o desuso dos conjuntos e edifícios fabris, a necessidade de pensar funções alternativas a essas estruturas como medida de salvaguarda. Os novos usos e programas – sejam laborais, habitacionais, educacionais, culturais ou turísticos – atestaram a versatilidade do reuso desses ambientes nas paisagens urbanas do norte ao sul global e, na mesma medida, chamaram atenção para a necessidade de preservação das dimensões simbólicas e intangíveis do denominado patrimônio industrial.

Diante de perdas irreparáveis e demolições do legado industrial, é necessário discutir o reuso destes conjuntos a partir de perspectivas que asseguram as dimensões da memória operária coletiva e agonística (Halbwachs,1990; Meneguello, 2021; Berger, Kansteiner, 2021) de maneira equitativa às dimensões físicas, materiais e estéticas. Além do mais, a ampla gama de termos como *intervenção*, *reuso*, *refuncionalização*, *readequação*, *revitalização* e *requalificação***,** dificultam a definição de um campo comum, cuja fundamentação teórico-metodológica justifique as premissas adotadas.

A discussão de aspectos conceituais e teóricos, estruturada a partir do levantamento de pesquisas acadêmicas inicialmente selecionadas[3], auxilia a compreensão dos usos e sentidos empregados em cada termo, e tem como finalidade refletir sobre a compreensão de seus limites e a pactuação por um léxico comum. Desta forma, propõe-se também, discutir aspectos da reutilização adaptativa a partir das fragilidades do campo apontadas por Lanz e Pendlebury (2022), direcionando a discussão à preservação do patrimônio industrial e a emergência do reuso adaptativo como campo disciplinar no Brasil. Ao relativizar e analisar o reuso adaptativo de alguns patrimônios industriais no interior do estado de São Paulo, evidencia-se práticas contraditórias de preservação e propõe-se pensar diante da necessidade dos novos usos, em que medida o reuso destes complexos fabris reforçam ou eliminam valores ligados à memória coletiva dos grupos que os constituíram?

Patrimônio industrial e memória

Dentro da ampla discussão do patrimônio cultural, o interesse pela preservação do patrimônio industrial é considerado recente e se organiza como um campo de pesquisa emergente e interdisciplinar (Meneguello, 2011; Silva, 2019). Uma vez que estes se associam aos meios de produção, as implicações sobre sua preservação começaram de maneira pontual nas últimas décadas do século XVIII e século XIX e somente a partir de 1950, com os métodos e meios da arqueologia industrial, foi possível compreender com maior profundidade a relevância de seus vestígios e fundamentar metodologicamente este campo de investigação (Kuhl, 2008).

1 Mestranda no Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP/2024). Pesquisadora do NEC - Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas do IAU-USP e do GMP - Grupo Museu/Patrimônio USP do IAU-USP e FAU-USP. Pós-graduada em Conservação e Gestão do Patrimônio Cultural pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (2024). Arquiteta e Urbanista pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (2022).
2 Docente do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo IAU USP.

3 O recorte determinado para esta primeira etapa da pesquisa está concentrado nas publicações realizadas a partir de 2021, publicadas pelo TICCIH Brasil. São elas : Anais do III Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial, Anais do IV Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial, livro Memórias Ferroviárias e Cultura do Trabalho - Balanços teóricos e metodológicos de ativação de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar - III publicado em 2022 e livro Patrimônio Industrial na atualidade - algumas questões, publicado em 2021.

Entre as décadas de 1950 e 1970, as implicações econômicas e culturais subsequentes à crise do capitalismo neoliberal reconfiguraram as paisagens urbanas com o fechamento de empresas, o abandono de complexos industriais e a transferência para outras localidades (Harvey, 2020). Em resposta, protestos civis contrários às iminentes demolições destes espaços alcançaram proporções significativas e chamaram a atenção da sociedade para a relevância dessa arquitetura (Kuhl, 2008). Embora sem êxito, alguns casos ganharam destaque diante das movimentações, como a demolição da Estação Euston e do Coal Exchange em Londres na década de 1960 e o desmanche do Mercado Central de Paris nos anos 1970 (Kuhl, 2008; 2010). Essas ações encadearam múltiplos esforços que articularam o reconhecimento e os futuros meios de preservação dos bens industriais.

Nos anos seguintes, a formação e atuação de organizações em rede dedicadas ao zelo sistemático deste legado tomam corpo, como a criação do *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* – TICCIH em 1978, principal entidade internacional relacionada a preservação do patrimônio industrial e, no mesmo ano, o reconhecimento por parte da UNESCO do primeiro bem industrial inscrito como patrimônio mundial (Meneguello, 2011).

No Brasil, o reconhecimento destes patrimônios começou de maneira incipiente por ações isoladas do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional logo após sua criação, em conjunto com o instrumento do tombamento em 1937. O levantamento feito por Dezen-Kempter (2011) revela que o primeiro tombamento de caráter industrial feito pelo IPHAN foram os vestígios da Fábrica de Ferro Patriótica de São Julião na cidade de Ouro Preto, Minas Gerais, em 1938, em estado de ruína. Posteriormente, o tombamento de seis engenhos na Bahia - Engenho Lagoa, Engenho Embiara, Engenho Matoim, Engenho Freguesia e Engenho São Miguel - todos tombados nos primeiros cinco anos da década de 1940[4]. A Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema na cidade de Iperó, São Paulo, até então considerada como tombamento pioneiro do IPHAN, foi reconhecida somente em 1964. Como apontado por Dezen-Kempter (2011), vê-se que as primeiras atuações federais voltadas à tipologia ocorreram em várias regiões do Brasil, mas de modo pontual. Tais ações marcaram o início do interesse pelo IPHAN em investigar esta tipologia, mas, de fato, não configuram iniciativas sistemáticas voltadas à preservação do patrimônio industrial nacional (Kuhl, 2008; Rodrigues, 2010).

Diante das implicações do período, esses primeiros reconhecimentos federais ilustram a postura do órgão em promover ações de preservação cunhadas na legitimação de um passado colonial e na idealização de uma identidade nacional ainda pautada em discursos oficiais e elitizados. Esse perfil, nomeado por Fonseca (2017) como fase heroica na historiografia do Instituto, perdura até a década de 1970, quando, sobretudo após a redemocratização do país e o alargamento do conceito de patrimônio histórico para cultural (Brasil, 1988), foi possível notar o tombamento federal de bens culturais ligados a grupos antes não representados, como terreiros, ferrovias e indústrias[5].

Com relação ao patrimônio industrial, o crescente interesse da população civil, acadêmica e profissional pelo campo resultou na publicação da Carta Manifesto[6], redigida em 2003 pelo até então Comitê de Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil, em caráter provisório. No ano seguinte ocorreu a oficialização do Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial TICCIH – Brasil[7], desde então, atuante no reconhecimento e conservação incessante do legado industrial nacional.
Na medida em que a noção de patrimônio se ampliou e incorporou as diferentes manifestações da identidade e da memória coletiva (Halbwachs,1990), as relações de exploração, sofrimento e luta destes grupos também foram visibilizadas. Ao dar voz a seus detentores, o reconhecimento cultural tornou-se capaz de despertar o olhar sensível e reflexivo da sociedade às memórias difíceis da história e, em sua via agonística, buscar meios de reparação e representatividade que expressem verdadeiramente suas narrativas plurais (Meneguello, Pistorello, 2021; Berger, Kansteiner, 2021).

Ao olhar para a herança da industrialização, a memória operária se mostra nos modos de vida e cotidiano de trabalho das comunidades. As cartas patrimoniais também consideram esses aspectos e descrevem seus espaços não apenas pela relevância física e estrutural de seus conjuntos e equipamentos de produção, mas também os reconhecem pelos saberes laborais e como elementos de identidade e referência na vida de seus trabalhadores (TICCIH, 2003; ICOMOS-TICCIH, 2011). Em meio ao sentimento de perda ao deparar-se com as rápidas mudanças e novos cenários econômicos e produtivos, a relação destes indivíduos com o passado transforma a memória em um "instrumento individual e coletivo de luta contra o esquecimento", que busca resistir às destruições massivas deste legado (Ferreira, 2021, p. 113).

Compreender as questões atuais do patrimônio industrial (Kuhl, 2021) a partir de seus aspectos tangíveis e intangíveis mostra-se prerrogativa em meio a necessidade de reuso destes ambientes. Questionamentos acerca de como preservar o simbólico e a memória nestes processos de intervenção e como efetivamente proteger estes patrimônios das recorrentes ações de desmanche, nos levam à questão central: como legitimar e representar o seu passado em meio a dicotomia preservacionista do presente?

Refletir sobre a preservação do patrimônio industrial é compreendê-la em seu conjunto, considerando: práticas de inventário, ações de educação para o patrimônio, o cuidado e elaboração das documentações, formatação e aplicação de leis, tecnologia e práticas de restauro, mas sobretudo, compreendê-la a partir da importância e da necessidade do reuso destas estruturas (Kuhl, 2021). As consequências do abandono e ociosidade de construções relacionadas aos processos de produção são uma realidade à procura por diferentes soluções. Nesse sentido, ponderar a relação entre essa herança industrial e as práticas de reuso, vistas a partir do conceito de *reuso adaptativo*, discutido a seguir, incita debates sobre o campo e abre caminho para posturas projetuais mais responsáveis.

O conceito de reuso adaptativo

A relação do reuso adaptativo com as estruturas industriais pode ser vista concomitante à primeira conceituação literária do termo. Em seu livro *Adaptive Reuse Extending the Lives of Buildings*, a autora Liliane Wong (2017) evidenciou que a primeira definição conceitual de reutilização adaptativa foi publicizada em 1973, segundo o dicionário Merriam-Webster. Pela definição, a prática associa-se "a renovação e reutilização de estruturas pré-existentes (como armazéns) para novos fins" (Merriam-Webster Dictionary, 1973, tradução livre) evidenciando o caráter utilitário da prática e aludindo

4 O artigo apresenta um vasto levantamento acerca das ações do IPHAN voltadas à preservação do patrimônio industrial ao longo da historiografia do Instituto.
5 Na historiografia do IPHAN, esta fase é nomeada por Fonseca (2017) como fase moderna. Os tombamentos e processos de tombamento do IPHAN podem ser acessados pela tabela disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126 acesso 21 fev 2025. A versão utilizada para este artigo está atualizada até fevereiro de 2025, conforme informações do site.
6 Disponível em https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-manifesto-2003/ acesso em 11 fevereiro 2025.
7 Disponível em https://ticcihbrasil.org.br/o-ticcih/ acesso em 11 fev 2025.

sua relação com as estruturas industriais ao referir-se aos armazéns como exemplo das estruturas pré-existentes. Poucos anos depois, Sherban Cantacuzino[8], publicou a pesquisa intitulada *New Uses for Old Buildings* com estudos de casos sobre formas de reusos adaptativos de indústrias abandonadas como alternativa às demolições, sendo considerada uma das primeiras obras a versar sobre o tema relacionando-o a estes remanescentes. Essa e outras pesquisas foram apontadas por Francesca Lanz[9] e John Pendlebury[10] (2022) em seu artigo *Adaptive reuse: a critical review*. Ao analisar o campo, os autores observaram que as publicações próximas aos anos 2000 expunham o teor técnico e formalista da reutilização adaptativa e que anos depois, essa passou a ser associada a outras áreas do conhecimento e a considerar aspectos conceituais, viabilizando meios de investigação mais abrangentes.

> Muitas das publicações anteriores adotam os modelos de atlas e/ou manual e visavam mapear e descrever um fenômeno emergente, ilustrando sua relevância potencial, reivindicando o potencial da reutilização adaptativa como uma esfera de design criativo e identificando ferramentas, estratégias e abordagens para instruir os profissionais. Publicações mais recentes, principalmente, mas não exclusivamente, aquelas que classificamos como monografias teóricas, são caracterizadas, no entanto, por uma vontade teórica e estão cada vez mais buscando ir além de uma abordagem pragmática e focada na prática e investigar a reutilização adaptativa de uma forma mais conceitual (Lanz; Pendlebury, 2022, s/p., tradução livre).

Ao categorizar as publicações a partir das três instâncias de análise citadas – atlas, manuais e monografias teóricas -, pesquisas sobre o reuso adaptativo de estruturas industriais foram identificadas nas categorias atlas e manuais. Além dos estudos de casos analisados por Sherban Cantacuzino em 1975 enquadrados na categoria atlas, Lanz e Pendlebury (2022) indicaram duas pesquisas na categoria manuais: a pesquisa de Peter Eley e John Worthington publicada em 1984 intitulada *Industrial Rehabilitation: The Use of Redundant Buildings for Small Enterprises* e a de Matteo Robiglio publicada em 2017 intitulada *RE-USA: 20 American Stories of Adaptive Reuse: A Toolkit for Post-Industrial Cities*. Pela análise, os três estudos aferem sobre diferentes casos de indústrias readaptadas a partir de aspectos metodológicos e funcionais, apoiados em considerações da arquitetura e do design urbano que visam soluções de cunho econômico e de planejamento territorial (Lanz, Pendlebury, 2022).

A vertente expressa nesses dois tipos de materiais, de forma geral, ilustra práticas de reuso adaptativo que desconsideram outros aspectos além dos arquitetônicos e formalistas. Ao relacionar o tema às antigas fábricas e indústrias, essa visão remete a compreensões parciais e limitadas que se pautam pragmaticamente em aspectos físicos e construtivos. A partir da categoria das monografias teóricas, identificam-se interpretações e análises mais abrangentes que possibilitam meios interdisciplinares de investigação.

Ao examinar publicações recentes, Lanz e Pendlebury (2022) evidenciam novas abordagens nas pesquisas sobre reutilização adaptativa, como as de Wong (2017), Plevoets e Cleempoel (2019) e Stone (2020) que buscam conceituar e teorizar o campo a partir da correlação de diferentes áreas do conhecimento. Essa visão, não mais restrita, assimila o reuso adaptativo enquanto prática arquitetônica e delineia novos horizontes às investigações, ao ampliar o diálogo entre pesquisas históricas, antropológicas, sociais e geográficas, visando perspectivas integrativas e com enfoque ampliado para a preservação destes edifícios (Lanz, Pendlebury, 2022).

Diante dessa perspectiva teórica, os autores propõem interpretar o reuso adaptativo como um processo, capaz de articular as demandas construtivas e estruturais das mudanças de uso às relações interpessoais e históricas, preservando a identidade e a memória destes espaços.

> [...] uma interpretação da reutilização adaptativa como um processo permite, por um lado, uma compreensão expandida da reutilização adaptativa, considerando suas implicações além dos aspectos arquitetônicos, bem como suas diferentes fases no tempo, incluindo pré e pós-intervenção. Por outro lado, dá tração à própria ideia de reutilização adaptativa como uma estrutura conceitual relevante para pensar os processos de transformação do ambiente construído como um ato de reapropriação e ressignificação, envolvendo a reutilização e revalorização de um lugar — e por extensão suas associações, memórias e comportamentos — que estavam inativos ou adormecidos. Tal compreensão pode expandir e enriquecer o debate sobre a reutilização adaptativa, abrindo-o para reflexões relativas a questões de memória e identidade, práticas de posse e repúdio, lembrança e esquecimento e criação de patrimônio. Ela nos permite explicar as implicações sociais, culturais e políticas das intervenções de reutilização adaptativa que permanecem inadequadamente consideradas no debate atual (Lanz, Pendlebury, 2022, s/p., tradução livre).

Ao propor essa definição cunhada em aspectos intangíveis e em manifestações da memória junto às dimensões materiais e estéticas, Lanz e Pendlebury (2022) incentivam uma interpretação do reuso adaptativo que evoca a necessidade de inclusão da comunidade local. Salientar o papel da memória coletiva em meio às implicações dos novos usos reforça que a apropriação e o reconhecimento destas comunidades são prerrogativas para efetivação destas práticas de reuso adaptativo. Sobretudo no que tange a preservação do patrimônio industrial, tais aspectos são de suma importância e precisam ser considerados para que determinadas posturas de intervenção possam ser contestadas e debatidas à luz de tais premissas. Dessa forma, debates teóricos podem influenciar práticas e ações projetuais que atuem de maneira contrária ao desmonte desse rico legado.

8 Sherban Cantacuzino (1928-2018), arquiteto romeno com formação inglesa, construiu uma sólida carreira nas áreas do planejamento urbano e da preservação do patrimônio cultural. Professor de história da arquitetura e autor de diversos livros como *Modern Houses of the World* (1966), *Great Modern Architecture* (1966), *New Us*es for Old Buildings (1975), *Saving Old Buildings* (1980), *Architecture In Continuity* (1985), *Re-Architecture* (1989) e *What Makes a Good Building* (1994), foi membro honorário da *Royal Institute of British Architects*, presidente do ICOMOS Reino Unido, secretário da *Royal Fine Art Commission* (RFAC) e fundador-presidente da organização *Pro Patrimonio Foundation* da Romênia. O arquiteto faleceu em fevereiro de 2018, em Londres. Fonte: Coleman, Ricardo. Sherban Cantacuzino CBE 1928-2018. The RIBAS Journal, Londres, 2018. Disponível em https://www.ribaj.com/culture/sherban-cantacuzino-cbe-1928-2018-obituary acesso em 05 mar 2025.

9 Professora assistente no departamento de Arquitetura e Ambiente Construído da Northumbria University com mais de 15 anos em atuação docente e em pesquisas sobre arquitetura, estudos da memória, museus e patrimônio. Dedica parte de seus interesses em investigações sobre a reutilização adaptativa de espaços que detém memórias difíceis. Lidera o grupo de pesquisa ARCH - *Adaptive Reuse and Cultural Heritage*, dentro da rede internacional de pesquisa READ.ADAPT.REUSE - *Reading and transforming the As Found* (2024-2029) envolvendo mais de 15 universidades europeias, financiada pelo *Research Foundation Flanders* (FWO). Fonte: Northumbria University. Disponível em: https://www.northumbria.ac.uk/about-us/our-staff/l/francesca-lanz/ acesso em 05 mar 2025.

10 Professor de Conservação Urbana na Escola de Arquitetura, Planejamento e Paisagem da Newcastle University. Leciona sobre a conservação do ambiente histórico e pesquisa sobre os processos de gestão do patrimônio cultural, reutilização adaptativa e aspectos sociais pertinentes a estes processos. Fonte: Newcastle University. Disponível em: https://www.ncl.ac.uk/apl/people/profile/johnpendlebury.html acesso em: 05 mar 2025.

Fragilidades sobre a indeterminação dos múltiplos termos

Ao abordar sobre o reuso adaptativo como campo de investigação, Lanz e Pendlebury (2022) apontam que o emprego de múltiplos termos fragiliza a consolidação do campo enquanto disciplina autônoma. Os autores colocam que as inúmeras aplicações terminológicas correlatas a reutilização adaptativa acarretam associações imprecisas e por vezes até incorretas, o que não apenas enfraquece, mas também prejudica a emergência do reuso adaptativo enquanto campo de pesquisa.

> [...] a gama de termos usados para nomear o processo de "reutilização adaptativa" é extremamente ampla, incluindo remodelação, reescrita, releitura, desfazer, adaptação, reciclagem, alteração, upcycling e reativação. [...] também nos deparamos com outros termos mais comumente usados em estudos e práticas arquitetônicas mais amplas, como renovação, restauração, preservação, conservação, reparo, renovação, reforma, conversão, modernização, retrofit, reabilitação e manutenção. [...] Embora isso possa ser visto como uma tentativa contínua de definir categorias e posições analíticas críticas para o estudo e a prática de um campo ainda emergente, a abundância de termos diferentes resulta em definições díspares que enfraquecem a capacidade de estabelecer um terreno comum para o debate (Lanz; Pendlebury, 2022, s/p., tradução livre).

Em reconhecimento aos 20 anos de atuação incessante do TICCIH Brasil, propõe-se neste estudo, uma análise da produção teórica organizada e reunida pelo Comitê nos anais de eventos e publicações. Trata-se de uma investigação inicial, sobre as múltiplas terminologias empregadas e associadas ao termo *reuso adaptativo*. Buscou-se aqui, não apenas identificar, mas sim problematizar o conceito de *reuso adaptativo* no Brasil, sobretudo relativo ao patrimônio industrial, incitando debates, reflexões e práticas futuras para se efetivar a ampla salvaguarda e reconhecimento desse patrimônio.

Mediante a delimitação de dez palavras-chave, escolhidas a partir dos apontamentos de Lanz e Pendlebury (2022), fez-se um levantamento inicial, a priori quantitativo, em determinadas publicações do TICCIH Brasil. A pesquisa revelou, preliminarmente, a quantidade de vezes que os termos *intervenção, reuso adaptativo, reuso, reabilitação, refuncionalização, revitalização, readaptação, requalificação, restauração* e *retrofit*, considerando também suas variações no plural, foram empregados nos *Anais do III e IV Congressos Nacionais para Conservação do Patrimônio Industrial*, no livro *Memórias Ferroviárias e Cultura do Trabalho versão 2022* e no livro *Patrimônio Industrial na atualidade* publicado em 2021. Esses quatro materiais foram escolhidos por serem publicações recentes que abordam um quadro de pesquisas e atuação de profissionais e acadêmicos interessados no tema patrimônio industrial.

O gráfico 1 revela a porcentagem geral de uso dos dez termos nas quatro publicações previamente analisadas[11]. Nele, interpreta-se uma classificação por ordem de uso, que indica a utilização majoritária do termo *intervenção*, seguido pelos termos *restauração,*

11 Os quantitativos consideraram o título, todo o corpo do trabalho e as notas de rodapé, desconsiderando a aparição dos termos no campo das referências bibliográficas, nas eventuais duplicadas quando inseridos nos títulos dos trabalhos - já que esses aparecem tanto no sumário como na programação geral e ao longo das páginas dos Anais - e ainda, não considera quando os termos selecionados descrevem a qualificação profissional dos autores, nem quando nomeiam grupos de pesquisa. Considerando as quatro publicações, foram analisados 123 artigos de 186 autores, sendo: 46 artigos e 68 autores dos Anais do III Congresso Nacional para Conservação do P.I.; 57 artigos e 84 autores dos Anais do IV Congresso Nacional para Conservação do P.I.; 12 artigos e 16 autores no livro Patrimônio Industrial na atualidade; 8 artigos e 18 autores no livro Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho (2022).

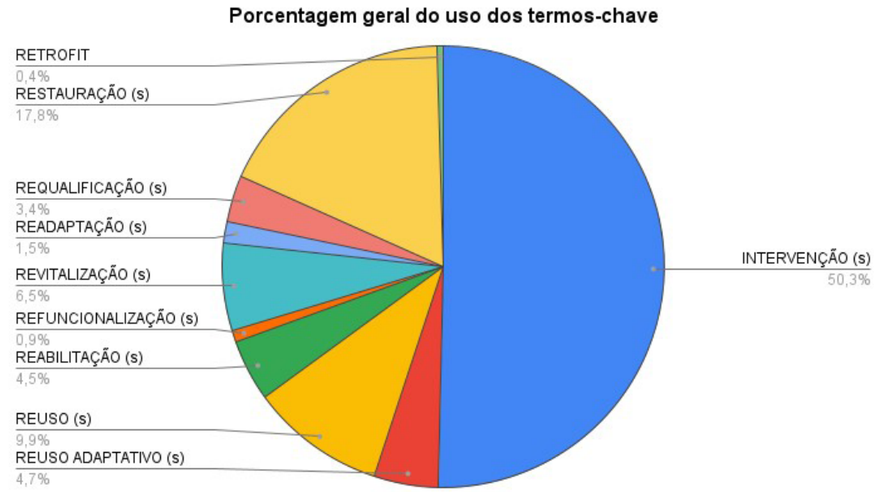


Gráfico 1 - Porcentagem geral do uso dos termos-chave considerando as quatro publicações analisadas. Fonte: Mariana Fornari, 2025.

*reuso, revitalização, reuso adaptativo, reabilitação, requalificação, readaptação, refuncionalizaçã*o e por último *retrofit.*

Considerando que os dez termos selecionados implicam no interesse em investigar as transformações e processos que aconteceram nestes patrimônios, é possível interpretar que a recorrência do termo *intervenção* remete-nos a uma ideia generalista, sem contornos definidos ou juízo de valor. Intervenção significa o ato de intervir ou participar de algo, soma-se a mesma associação à palavra reuso, o terceiro termo mais utilizado. Em ambos, nota-se um sentido amplo, geral, ausente de referências específicas para qualificá-los, reforçando o sentido de indeterminação.

No caso do termo restauração, o segundo mais utilizado, a grande maioria dos autores o associou às reflexões da autora Beatriz Kuhl em seu livro '*Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*' e ao livro '*Teorias da Restauração*' do autor Cesare Brandi. Há também referências às cartas patrimoniais, como a Carta de Veneza e a Carta de Burra, ambas publicadas pelo ICOMOS - *International Council of Monuments and Sites* respectivamente em 1964 e 1980. Para os demais termos, não observou-se a predominância de determinadas referências bibliográficas em comum. Há sim, o emprego de diferentes autores para cada caso, o que dificulta uma associação comum entre os sete termos - *revitalização, reuso adaptativo, reabilitação, requalificação, readaptação, refuncionalização* e *retrofit* - e sobretudo, dificulta a consolidação do reuso adaptativo como disciplina autônoma associando-o à realidade nacional, como apontou Lanz e Pendlebury (2022).

No gráfico a seguir, observa-se o uso desses termos a partir da perspectiva de cada material analisado, sendo os *Anais do III e IV Congressos Nacionais para Conservação do Patrimônio Industrial* respectivamente nas cores verde e em azul, o livro *Memórias Ferroviárias e Cultura do Trabalho versão 2022* em vermelho e o livro *Patrimônio Industrial na atualidade publicado em 2021* em amarelo.

A partir do gráfico 2, nota-se que os três termos mais utilizados - *intervenção, reuso e restauração* - aparecem nas quatro publicações analisadas, bem como os termos *refuncionalização e revitalização*. O termo *readaptação* está presente em três dos quatro materiais e o termo *retrofit* foi utilizado apenas em um. *Reabilitação* foi empregado tanto nos *Anais do IV Congresso* como no livro *Memória Ferroviária e*

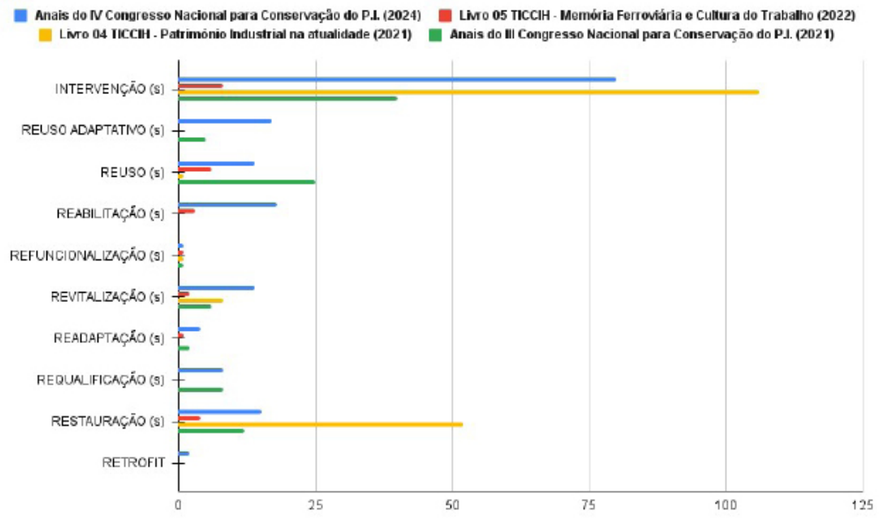


Gráfico 2 - Análise quantitativa das terminologias utilizadas em quatro materiais do TICCIH Brasil. Fonte: Mariana Fornari, 2025.

Cultura do Trabalho e os termos *requalificação e reuso adaptativo* foram concentrados nos Anais dos dois congressos.

Uma vez que a maioria das pesquisas apresentadas nesses eventos são investigações muitas vezes em andamento ou recém-concluídas, o uso do termo *reuso adaptativo* nesses trabalhos indica o crescimento do interesse em explorar tal campo de pesquisa. Pela análise, uma parte dessas pesquisas analisa casos de reuso adaptativo no Brasil, enquanto as outras ou versam sobre aspectos teóricos de determinados tipos de uso ou refletem sobre as teorias do campo. Nessa vertente teórica, viu-se o uso de autores como Stone (2023), Plevoets e Van Cleempoele (2019) e os próprios Lanz e Pendlebury (2022), demonstrando que as pesquisas recentes brasileiras também estão explorando o cunho conceitual e integrativo do reuso adaptativo à luz das premissas ampliadas do campo.

Entretanto, apesar do uso crescente, notou-se a ausência de referenciais bibliográficos que fundamentassem aquele conceito do reuso adaptativo em alguns trabalhos, sobretudo nos que abordaram as práticas projetuais em estudos de casos. Nessas pesquisas, o emprego do termo reuso adaptativo denota-no como uma ação de mudança de uso, da estrutura antiga para seu novo uso, aludindo às vertentes arquitetônicas e técnicas do campo, mas sem de fato considerar os aspectos sociais, antropológicos e ligados a memória coletiva ou até mesmo a comunidade local.

Apesar de ainda restrita e preliminar, as investigações acerca do emprego e utilização dos termos correlatos ao reuso adaptativo indicam um vetor em avanço no Brasil, que será melhor compreendido e estudado no decorrer das análises e desenvolvimento da pesquisa de mestrado em curso.

De um lado, constatou-se que a fragilidade em consolidar um campo disciplinar autônomo se aplica à realidade nacional, tendo em vista os vários termos empregados na literatura da área (embora seja uma análise parcial de um recorte e espaço amostral específico), e a carência de fundamentação teórica em alguns trabalhos, como apontado por Lanz e Pendlebury no seu estudo sobre as publicações em inglês do Reino Unido e Estados Unidos (2022). Como horizonte da pesquisa, no segundo momento será avaliado o sentido dos termos empregados na discussão proposta de cada trabalho, procurando dessa forma, confirmar ou refutar os termos selecionados, e verificar se aludem a um conjunto comum de ações voltadas ao patrimônio industrial ou se qualificam-se como uma prática específica projetual ou tecnológica.

A partir dos diálogos aqui estabelecidos entre o patrimônio industrial e o conceito de reuso adaptativo, o tópico seguinte deste artigo buscou analisar alguns casos de reutilização adaptativa de bens industriais no interior do estado de São Paulo, tecendo considerações e reflexões sobre quatro estudos de caso visitados nos municípios de Salto, Itu e Porto Feliz, em 2024.

Casos de reusos adaptativos dos bens industriais no interior de São Paulo

Tendo em vista o papel relevante do estado de São Paulo no período de industrialização do país (Saes, Nozoe, 2006), a região ao longo do rio Tietê possui uma vasta quantidade de remanescentes industriais que se expandem para além dos limites da capital paulista e que resguarda, em cada qual, a identidade de suas regiões. A fim de zelar por estes exemplares, as ações de patrimonialização do CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo voltadas ao patrimônio industrial, efetivam-se a partir de 1974 com o tombamento das ruínas do Engenho Erasmos, ampliando-se ao final da mesma década às tipologias ferroviárias e às propriamente fabris a partir de 1980 (Rodrigues, 2010). Atualmente, agrupando as categorias ferroviária, industrial e fabril, o órgão de preservação possui 79 bens protegidos, sendo 52 enquadrados como ferroviário e 27 como tipologias industriais e fabris[12].

A partir de pesquisa de campo, teceu-se considerações sobre a reutilização de alguns destes remanescentes que atualmente abrigam outros usos[13]. Para tanto, foram visitados locais ligados a história da produção têxtil do interior do estado de São Paulo, como o antigo conjunto da Fábrica Brasital na cidade de Salto; a antiga Fábrica de Tecido Nossa Senhora Mãe dos Homens na cidade de Porto Feliz; a antiga Fábrica de Tecidos São Luiz e a antiga Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro, ambas na cidade de Itu. Esses exemplares são parte da herança industrial e possuem representação significativa da identidade local de suas cidades.

Embora nem todos sejam oficialmente reconhecidos enquanto bens culturais, ainda sim, resguardam consigo tal importância.

O exercício aqui proposto foi analisar em que medida as quatro antigas fábricas visitadas, que passaram por processos de intervenção e atualmente abrigam novos usos – educacionais, comerciais e culturais - aderem ou não ao conceito do *reuso adaptativo,* a partir das reflexões e proposições de Lanz e Pendlebury (2022). Nestes quatro exemplos, descreve-se brevemente seus históricos individuais e depois analisa-se, em conjunto, quatro aspectos essenciais do conceito de reuso adaptativo, considerando as características espaciais e a coesão dos conjuntos, os aspectos técnicos e construtivos, a referência aos grupos pertencentes àquele local - aspectos da memória coletiva e do trabalho ali realizado - e a aderência e o reconhecimento atual

12 Informações retiradas do site do CONDEPHAAT, disponível em: http://condephaat.sp.gov.br/bens-protegidos-online/ acesso em 27 fevereiro 2025.

13 Os casos apontados são fruto de visitas técnicas realizadas pelo grupo de estudos sobre Patrimônio Industrial, uma das frentes de investigação do grupo de pesquisa NEC - Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas do IAU-USP, e foram realizadas no mês de maio de 2024, lideradas pelos professores Ruy Sardinha Lopes e Amanda Saba Ruggiero, acompanhados dos pesquisadores de mestrado e de iniciação científica. O grupo buscou refletir sobre as diversas possibilidades de reuso adaptativo destes patrimônios, fomentando o diálogo e a percepção crítica.

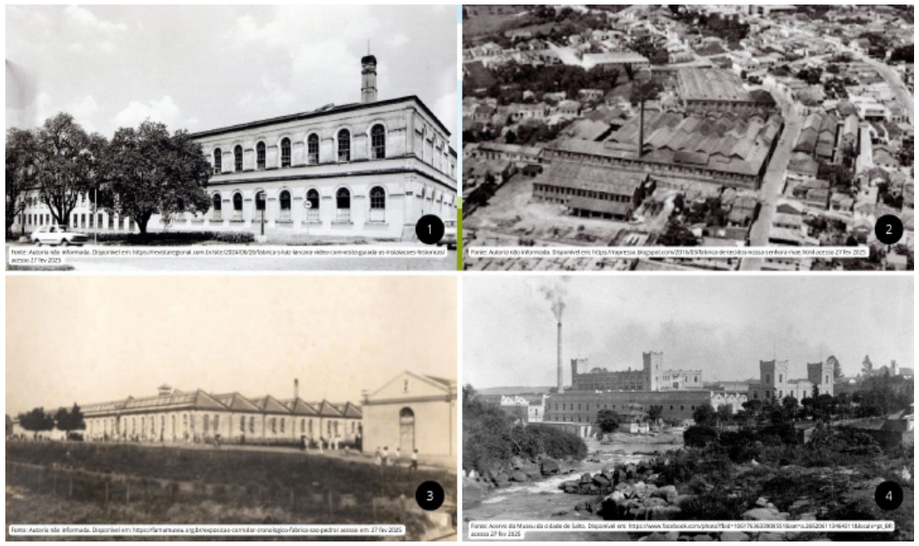


Figura 1 - Montagem com imagens antigas das quatro fábricas visitadas. 1) Fábrica São Luiz, Itu - SP; 2) Fábrica Nossa Senhora Mãe dos Homens, Porto Feliz - SP; 3) CIA Fiação e Tecelagem São Pedro, Itu - SP; Fábrica Brasital, Salto - SP. Fonte e autoria: Nas imagens. Organização: Mariana Fornari, 2025.

da comunidade local com estes novos programas. Dessa forma, busca-se ponderar se estes quatro processos de intervenção conciliaram suas premissas sociais, culturais e históricas às demandas econômicas e construtivas de seus novos usos.

Antiga Fábrica Brasital

Atualmente abrigando um grande centro universitário, CEUNSP – Centro Universitário Nossa Sra. do Patrocínio, as tecelagens pioneiras de José Galvão e Barros Júnior, instaladas às margens do Rio Tietê, utilizaram turbinas hidráulicas para geração de energia e impulsionaram a urbanização da cidade de Salto com moradias e equipamentos urbanos voltados à indústria. Inicialmente, a mão de obra era composta por brasileiros com forte presença feminina e infantil, mas no final do século XIX, imigrantes italianos passaram a predominar. Após sucessivas fusões, as fábricas foram incorporadas à Fábrica de Papel Paulista, formando a Sociedade Ítalo-Americana que tornou-se a Brasital S/A em 1919. A empresa construiu vilas operárias e ofereceu infraestrutura social, com mulheres representando até 75% da força de trabalho na tecelagem (Zanoni, 2012). Em 1981, a Brasital foi adquirida pelo Grupo Santista e operou até 1995, quando a Alpargatas Santista encerrou suas atividades em Salto. A modernização da Brasital teve papel essencial no desenvolvimento urbano e na organização social da cidade (Dezen-Kempter, 2011). O conjunto da fábrica foi reconhecido como patrimônio industrial paulista e tombado pelo CONDEPHAAT em 2014, conforme resolução de tombamento n. 113 de 30/12/14 e processo n. 57118/08, disponíveis no site do Conselho Estadual[14].

Antiga Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro

A Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro foi projetada pelo arquiteto Louis Marins Amirat e inaugurada em 1911, desempenhando um papel crucial na urbanização do município de Itu. Após seu fechamento na década de 1990, o complexo foi tombado

14 Link: http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/antiga-fabrica-de-tecidos-brasital/ acesso em 05 mar 2025.

Figura 2 - Aspectos da preservação da antiga Fábrica Brasital, atual campus universitário da CEUNSP – Centro Universitário Nossa Sra. do Patrocínio. Fonte: Acervo do grupo. Autoria: Mariana Fornari, 2024.

pelo CONDEPHAAT em 2003 como parte do Centro Histórico da cidade, tendo grau de proteção 2 e exigindo a preservação de suas fachadas e coberturas (Castilho, 2023). Com o encerramento de suas atividades, o local passou pelo aluguel de alguns espaços até chegar ao seu uso atual, como o de uma academia de ginástica.

O artista plástico, empresário e colecionador Marcos Amaro inicialmente alugou um dos espaços para seu ateliê e adquiriu o complexo para instalar sua recém-formada coleção. A Fábrica de Artes Marcos Amaro abriu suas portas em 2018 no amplo espaço da antiga instalação da Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro, permitindo acesso público ao museu de arte contemporânea da cidade. Colocava-se assim um desafio para aquele complexo, a ocupação museal de 25 mil m2 formado por galpões diversos, tanto em técnicas construtivas, materiais e formas. Soma-se ao desafio, os diferentes estados de conservação dos edifícios e das suas áreas externas e internas. Para a reconversão da antiga fábrica em um museu de arte contemporânea foram contratadas as empresas BOA.SP Arquitetos, Innovatore Engenharia e Kaan Arquitetura, de acordo com o site institucional do museu. Desde sua inauguração, são constantes as mudanças programáticas observadas no FAMA Museu, como a alta rotatividade no quadro das equipes que trabalham na sua gestão, até mudanças dos usos e a caracterização dos espaços (Ruggiero, Lopes, Pereira, 2024). Atualmente, além do museu, o conjunto abriga restaurante, café, atelier de artistas, espaços de galerias de arte e design e um ambiente para alocação de eventos. Foi também anunciado no final de 2024 a transferência de parte do acervo do Museu Asas de um Sonho, inicialmente formado pelos irmãos Rolim e João Amaro, instalado em 2004 na cidade de São Carlos, rebatizado de Museu da TAM[15].

Antiga Fábrica de Tecidos São Luiz

A Fábrica de Tecidos São Luiz em Itu, considerada pioneira na Província de São Paulo, foi uma grande referência para pesquisas sobre o processo histórico de constituição

15 As informações sobre o histórico do museu Asas de um Sonho bem como a sua recente transferência para a cidade de Itu estão disponíveis em: https://museuasasdeumsonho.com/ acesso em 05 de mar. de 2025.

Figura 3 - Aspectos da preservação da antiga Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro, atual FAMA MUSEU – Fábrica de Artes Marcos Amaro e Centro Cultural São Pedro. Fonte: Acervo do grupo. Autoria: Mariana Fornari, 2024.

das indústrias têxteis. A empresa iniciou suas atividades em 1869 e após diversos proprietários, encerrou suas atividades em 1982. O edifício ainda conserva elementos originais e características que permitem observar testemunhos de seu funcionamento original, sendo que a fábrica também representou um modelo de empreendimento tomado como exemplo para a construção de outras com a mesma finalidade na época (Zequini, 2005). Atualmente conhecido como Espaço Fábrica São Luiz, o local se tornou um ambiente cultural e turístico, acolhendo uma variedade de eventos ao longo do ano, como feira de Antiguidades, exposição de orquídeas, bazares, celebrações natalinas e outras atividades sociais e culturais[16].

A fábrica foi reconhecida pelo CONDEPHAAT em 1983 e integra o conjunto de bens industriais tombados pelo Conselho, de acordo com a resolução n. 21 de 15/12/1983 e o processo n. 22338/82[17].

Antiga Fábrica de Tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens

Fundada em 1924, a fábrica de tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens atraiu uma série de investimentos à cidade de Porto Feliz, sendo a única do ramo no município, responsável por uma larga força de produção e um grande giro de capital que diversificou e ampliou a economia local (Leal Neves, p.76, 2019). Com o encerramento de suas atividades em 1994, o conjunto foi dividido entre diferentes proprietários e passou por distintos processos de reuso - o edifício da tecelagem abrigou o Shopping Porto Miller Boulevard desde 2014; o local da antiga fiação foi ocupado pelo Supermercado da rede Delta desde 2012 e o edifício da antiga cooperativa de trabalhadores por uso

16 Estudos realizados sobre a fábrica situam sua importância histórica como em ZEQUINI, Anicleide. A fábrica de tecidos São Luiz de Itu. Itu: Museu Paulista, Universidade de São Paulo, 2004; OLIVEIRA, Rafael Fabrício. Patrimônio histórico-cultural: transformações e usos no Centro histórico de Itu-SP. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro, 2012. Enquanto as informações dos usos atuais, com breve histórico da fábrica, bem como os aspectos comerciais do uso atual, com eventos e locação. ESPAÇO FÁBRICA SÃO LUIZ. Disponível em: https://espacofabrica.com.br/a-fabrica-sao-luiz/. Acesso em 05 de mar. de 2025.

17 Link: http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/edificio-da-fabrica-de-tecidos-sao-luis/ acesso em 05 mar 2025.

Figura 4 - Equipamentos da antiga Fábrica de Tecidos São Luiz, atual Espaço de Eventos São Luiz. Fonte: Acervo do grupo. Autoria: Mariana Fornari, 2024.

institucional desde 2001, atualmente abriga a Secretaria Municipal de Saúde. Devido às intervenções sucessivas que descaracterizaram o conjunto, não enquadrando o conjunto aos critérios adotados pelo CONDEPHAAT, o processo de tombamento não procedeu e foi aplicada uma multa aos proprietários (Leal Neves, p.76, 2019).

Considerações sobre o reuso adaptativo nos quatro casos visitados

Ao considerar as intervenções no edifício da Fábrica de Tecidos São Luiz e no conjunto da Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro, ambos na cidade de Itu, e no conjunto da Fábrica Brasital em Salto, ainda são encontradas características e elementos que preservam o conjunto fabril original em seus aspectos espaciais, como por exemplo as entradas das fábricas e seus acessos internos, as ruas de serviço e o conjunto dos edifícios, ou seja, o ambiente e a circulação principal, que configuram as particularidades de cada complexo, para além da exclusiva preservação de suas fachadas e chaminés. Neste sentido, referente à totalidade do espaço e a força do conjunto e paisagem, encontra-se situação diametralmente oposta ao que se configurou na antiga fábrica de tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens na cidade de Porto Feliz. Os edifícios foram desmembrados, cada qual com seu novo uso, descaracterizando a coesão espacial e a escala da antiga fábrica, muito significativa no processo socioeconômico e na vida dos trabalhadores da cidade.

Nas três primeiras fábricas citadas, a percepção do caráter fabril está implícita em elementos estruturais e nos maquinários ainda existentes: como na Fábrica São Luiz, a disposição estrutural dos pilares nos ambientes internos, nos galpões da fábrica São Pedro a permanência de aberturas e da estrutura dos telhados, assim como na Brasital. Em geral, conservou-se as paredes originais de tijolos, ou de modo pleno ou pela visualização parcial, em meio às novas pinturas internas. No caso das antigas instalações da Fábrica Brasital, atualmente todos os edifícios abrigam as atividades do campus universitário da CEUNSP – Centro Universitário Nossa Sra. do Patrocínio. Nos edifícios da Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro que hoje abriga o FAMA MUSEU – Fábrica de Artes Marcos Amaro e o Centro Cultural São Pedro, ainda que os usos sejam diversificados e com funções variadas, como espaços expositivos, restaurantes, ateliês e galerias de arte, a gestão pertence a um só proprietário. Embora as atividades e usos de cada galpão sejam constantemente alteradas, ainda preserva-

Figura 5 - Atuais usos do conjunto da fábrica de tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens – 01) Shopping Porto Miller Boulevard, 02) Supermercado Delta e 03) Secretaria Municipal de Saúde. Fonte: Acervo do grupo, autoria de Luis Matos, 2024.

se a volumetria original e aspectos espaciais da fábrica. Pode-se questionar escolhas ligadas ao restauro desses galpões, em que se perdeu de algum modo as lembranças e memórias, uma vez que seus edifícios receberam nova pintura, em alguma medida, apagando as marcas do tempo, para destacar fachadas lisas, limpas e homogêneas. O que se observa nos espaços, é a ausência de marcações e elementos que poderiam ser explorados para contar a história daqueles ambientes e recuperar as suas funções, mesmo que de modo ilustrativo, especialmente por se tratar de um museu.

No antigo conjunto da Fábrica Brasital e na antiga Fábrica de Tecidos São Luiz, atual Espaço de Eventos São Luiz, estão expostos equipamentos, ferramentas, maquinários e instalações originais ligados aos processos de produção, aspectos ressaltados na carta de Nizhy Tagil (TICCIH, 2003). Apesar de não estarem em excelentes estados de conservação, como mostrado a seguir, a presença destes elementos alude à história original dos respectivos espaços e permite algum contato e interação com o público visitante. No caso da fábrica de Salto, há também materiais gráficos e iconográficos como cartazes e informativos dispostos in loco nos edifícios do campus da CEUNSP, com informações históricas acerca da fábrica e das ocupações originais de seus edifícios. A pesquisa foi desenvolvida pela historiadora Profa. Dra. 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 antiga fábrica de tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens na cidade de Porto Feliz, sofreu a supressão radical de elementos e características industriais, restando apenas as fachadas e a chaminé do antigo conjunto. Durante a visita, foi possível adentrar em dois dos três edifícios, o Shopping Porto Miller Boulevard e o supermercado da rede Delta. O terceiro edifício está ocupado pela Secretaria Municipal de Saúde. O uso segmentado dos espaços prejudicaram a preservação do conjunto e sua relevância, especialmente tendo em vista a escala da cidade. Tanto no Shopping Porto Miller Boulevard como no supermercado da rede Delta, as reformas executadas comprometeram aspectos construtivos e arquitetônicos, impactando diretamente na qualidade dos edifícios, na ordem dos elementos simbólicos e até na tectônica industrial. Ao suprimir elementos originais com intervenções irreversíveis, os traços

Figura 6 - Antigo equipamento de produção da fábrica Brasil, exposto no espaço do campus universitário da CEUNSP – Centro Universitário Nossa Sra. do Patrocínio, e placas informativas com a história do edifício nos atuais blocos universitários. Fonte: Acervo do grupo. Autoria: Mariana Fornari, 2024.

da identidade fabril foram perdidos, prejudicando não apenas elementos que remetem ao passado, mas sobretudo a paisagem urbana e naquilo que perdurará no futuro das gerações. “A perda do futuro é tão grave quanto a descaracterização do passado, pois também no futuro deve ser possível a percepção de traços históricos” (Kuhl, 2008, p. 215).

Durante a visita, observou-se também que não há qualquer menção ao antigo funcionamento da fábrica, desde os espaços urbanos, nas fachadas ou ambientes internos dos atuais edifícios. A remodelação dos espaços internos do shopping anula quaisquer elementos e referenciais arquitetônicos ao espaço fabril. Observou-se também o esvaziamento de pessoas e lojas, grande parte dos espaços comerciais estavam vazios, segmentados e inutilizados. A qualidade espacial e histórica do lugar foi suprimida em detrimento da linguagem comercial comum, plastificada, coberta por letreiros e logomarcas. Tal estado de esvaziamento pode-se somar a gestão ineficiente do negócio, mas certamente o não reconhecimento da comunidade local e o apagamento rudimentar da memória do lugar, são fatores relevantes para o recente insucesso do empreendimento.

Considerações finais

O presente estudo procurou debater o conceito de *reuso adaptativo* a partir da definição cunhada por Lanz e Pendlebury (2022), definido como um processo capaz de assegurar as dimensões sociais, culturais, históricas e simbólicas de maneira equivalente aos seus aspectos físicos, materiais e estéticos. Conforme os mesmos autores apontam, a fragilidade do emprego de terminologias variadas associadas ao reuso adaptativo dos edifícios industriais, dificultam a definição de um campo comum de fundamentação teórica e metodológica tanto para os estudos acadêmicos quanto para as práticas projetuais.

A preservação do patrimônio industrial no Brasil é um campo de estudo relativamente recente, emergindo de forma mais estruturada a partir da década de 1970, com reconhecimento ampliado após a redemocratização do país com o conceito de patrimônio cultural na Constituição de 1988. A criação do Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial em 2004 e a publicação da Carta Manifesto em

Figura 7 - Atuais usos do conjunto da fábrica de tecidos Nossa Senhora Mãe dos Homens – 01) Shopping Porto Miller Boulevard e 02) Supermercado Delta. Fonte: Acervo do grupo, autoria de Luis Matos, 2024.

2003 refletem o crescente interesse acadêmico e profissional na preservação desse legado. Com objetivo de compreender este aspecto no contexto brasileiro, o recorte estudado vinculado ao reuso do patrimônio industrial, elegeu quatro publicações recentes organizadas pelo TICCIH Brasil, a fim de apontar, nesta primeira fase da pesquisa, o emprego de termos e palavras que se referem às mudanças de uso dos antigos complexos industriais. Os gráficos 01 e 02 mostram a incidência dos termos e elucidam sobretudo a ampla opção por termos mais generalistas, como *intervenção* e *reuso*.

Ao dar ênfase à memória coletiva e ao reconhecimento da comunidade local nos processos de reuso adaptativo, seu emprego de forma pragmática e tecnicista denota contradições em relação às ações de salvaguarda, sobretudo nos casos voltados à preservação do patrimônio industrial. Neste sentido, este estudo procurou também debater quatro casos de reutilização de bens industriais em três cidades do interior paulista a partir de observações em campo que evidenciaram diferentes resultados. Ao ponderar as intervenções nas fábricas das cidades de Itu, Salto e Porto Feliz a luz do conceito de reuso adaptativo como um processo, diante de considerações sobre seus aspectos espaciais, técnico-construtivos, pertencentes a memória coletiva e ao reconhecimento dos novos programas por parte da comunidade local, observou-se que os projetos não concordam e não cumprem com as práticas preservacionistas aqui defendidas.

Como descrito acima, identificou-se problemas de preservação e particularidades assertivas em cada caso. Com relação ao conjunto da Companhia de Fiação e Tecelagem São Pedro em Itu, a manutenção de seus aspectos fabris mediante a conservação do conjunto não foram suficientes para englobar em seu restauro, os aspectos sociais ligados à memória operária, ainda presente na comunidade local. Os atuais usos do espaço - embora pertencentes a um único proprietário, mas que se configuram por diferentes programas - não exploraram os vínculos culturais e simbólicos intrínsecos aos materiais e as estruturas de seus edifícios, ainda considerando seu programa enquanto museu e centro cultural. A presença da história e da memória da comunidade e da fábrica carece de proposições efetivas e expressivas, que de fato manifestem ações concretas de reativação da memória da antiga Companhia.

Figura 8 - Ambientes internos – 01) Shopping Porto Miller Boulevard, 02) Supermercado Delta. Fonte: Acervo do grupo, autoria de Luis Matos, 2024.

A antiga Fábrica de Tecidos São Luiz adota proposição menos intervencionista. Ao manter aspectos construtivos, as ferramentas, maquinários e equipamentos do uso original, permitem a coexistência de usos contemporâneos no antigo espaço e resguardam a essência fabril em meio às novas demandas. Além do mais, o seu uso como Centro Cultural abriga ações para a comunidade com programações variadas e alude a um sentido mais amplo de pertencimento da comunidade local, permitindo a apropriação do espaço e a criação de novos vínculos afetivos, aproximando-se do conceito de reuso adaptativo. Em contrapartida, a reutilização da fábrica Nossa Senhora Mãe dos Homens mostrou-se com a maior descaracterização em meio aos demais. Além da fragmentação da unidade fabril, as modificações executadas lesionaram os aspectos construtivos e arquitetônicos dos edifícios, que reverberam no apagamento de seus aspectos intangíveis.

Em síntese, nos quatro estudos de caso analisados, foi possível observar diferentes intervenções nas fábricas das cidades de Itu e de Salto, quando comparadas à fábrica de Porto Feliz. Ao manter aspectos originais para além de suas fachadas e chaminés, tanto a fábrica Brasital como a fábrica de Tecidos São Luiz e a CIA Fiação e Tecelagem São Pedro, preservam aspectos originais em meio aos novos usos. Ainda que insuficiente, os vestígios preservados como os maquinários e as características construtivas aludem aos usos originais em meio às novas intervenções e permitem o contato do público. Tal postura não configura o ideal da preservação, mas se mostra menos intervencionista do que as executadas na fábrica têxtil de Porto Feliz. Portanto, diante da preponderância dos interesses econômicos e monetários dos novos usos, o “ato de desventrar, de estripar e desossar” estas estruturas antigas é, também, problematizado por Beatriz Kuhl (2008, p. 215) como a prática fachadista dessas intervenções.

> Valorizar apenas parte do edifício e negar significado às outras compromete violentamente a realidade da obra; além da perda intensa e facilmente demonstrável de substância material, existe a privação de experiências com os monumentos, pois já carência crescente de bens autênticos em função dos desventramentos fachadistas. [...]. Se não se preserva o edifício como um todo, interior e exterior, que não são coisas desconexas, perde-se tudo isso. Destroem-se dados históricos relevantes e deixa-se a obra esvaziada de sua capacidade

de funcionar como efetivo suporte material do conhecimento e da memória (Kuhl, 2008, p. 216-217).

A fábrica Nossa Senhora Mãe dos Homens é representativa da prática fachadista e mercadológica, que não apenas buscou eliminar os traços fabris que remetem aos processos de produção, mas que sobrepuseram os interesses capitalistas às premissas sociais, culturais e identitárias que estes espaços simbolizam à comunidade. Nomeadas equivocadamente como “obras de restauração” no site do empreendimento[18], as intervenções executadas suprimiram o valor representativo deste remanescente e, como dito acima, interromperam o processo de tombamento da antiga fábrica.

No entanto, a prática de reuso adaptativo desses espaços ainda enfrenta desafios, especialmente no que tange à preservação das dimensões simbólicas e intangíveis associadas à memória operária e coletiva. É crucial que as intervenções nesses patrimônios considerem não apenas os aspectos físicos e estéticos, mas também valorizem a identidade e a história das comunidades que os constituíram, evitando práticas que desconsiderem a integridade histórica e simbólica desses edifícios. Essa perspectiva interdisciplinar incentiva a inclusão das comunidades locais nos processos de reutilização, valorizando a memória coletiva e promovendo intervenções mais responsáveis e sustentáveis. Ainda assim, persiste a pergunta: seria a arquitetura capaz de manter o estranhamento, as dores e emoções daquele passado que ainda transpira pelas paredes e janelas, em sua imensa carga simbólica, afetiva, social e econômica, para a comunidade local?

Agradecimentos

Agradecimentos ao grupo de pesquisa sobre patrimônio industrial do Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas do IAU-USP, em especial, ao colega pesquisador Luis Matos pelas imagens compartilhadas.

As autoras agradecem a CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior pelo apoio financeiro concedido na forma de bolsa de mestrado para a realização deste trabalho.

Referências

BERGER, Stefan; KANSTEINER, Wulf;. Agonism and Memory. In: Berger, Stefan; Kansteiner, Wulf (Hrsg.): *Agonistic Memory and the Legacy of 20th Century Wars in Europe*, Palgrave Macmillan Memory Studies, Cham – Switzerland, 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988*. Brasília: Presidência da República, [2020]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm acesso em 21 fev 2025.

CASTILHO, Emerson. Entrevista com Museólogo Emerson Castilho. Entrevista concedida a Michele Tavares. FAMA Museu - Fábrica de Artes Marcos Amaro. 2023. Disponível em: https://famamuseu.org.br/entrevista-com-museologo-emerson-castilho/. Acesso em: 05 mar 2025.

18 Texto disponível em: http://www.portomillerboulevard.com.br/oshopping.asp acesso em 28 fev 2025.

DEZEN-KEMPTER, Eloisa. O lugar da indústria no patrimônio cultural. *Labor & Engenho*, Campinas, SP, v. 5, n. 1, p. 107–125, 2011. DOI: 10.20396/labore.v5i1.111. Disponível em: https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/111. Acesso em: 21 fev. 2025.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. O último apito: patrimônio industrial, memória e esquecimento. In: *Patrimônio industrial na atualidade* / Cristina Meneguello; Eduardo Romero; Silvio Oksman (org.).- São Paulo: Cultura Acadêmica, p. 95-115, 2021.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O Patrimônio em Processo*: Trajetória da Política Federal de Preservação no Brasil. 4 ed. Rio de Janeiro: UFRJ, 2017.

GUNN, Philip; CORREIA, Telma de Barros. A industrialização brasileira e a dimensão geográfica dos estabelecimentos industriais. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 7, n. 1, p. 17, 2005. DOI: 10.22296/2317-1529.2005v7n1p17. Disponível em: https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/134. Acesso em: 5 mar. 2025.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Edições Vértice, 1990.

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

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.

KUHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização*: problemas teóricos do restauro. Cotia: Ateliê Editorial. 2008.

KUHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. São Paulo, 2010. p. online. *Arq. urb Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, n. 3, p. on line, 2010. Disponível em: https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/115. Acesso em: 19 fev. 2025.

KUHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões. In: *Patrimônio industrial na atualidade* / Cristina Meneguello; Eduardo Romero; Silvio Oksman (org.). - São Paulo: Cultura Acadêmica, p. 13-37, 2021.

LANZ, Francesca. PENDLEBURY, John. Adaptative reuse: a crítical review. In: *The Journal of Architecture*, v. 27, p. 441-462, 2022. Disponível em: https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13602365.2022.2105381#d1e140 acesso em: 20 jan. 2025.

MENEGUELLO, Cristina. Espaços do trabalho, lugares do trabalhador. In: *Patrimônio industrial na atualidade* / Cristina Meneguello; Eduardo Romero; Silvio Oksman (org.). - São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021, p. 91-93.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In. *Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente*. Florianópolis: UDESC; ANPUH; PPGH, p. 1819-1834. 2011.

MENEGUELLO, Cristina. PISTORELLO, Daniela. Patrimônios difíceis e ensino de História: uma complexa interação. *Revista História Hoje*, vol. 10, n. 19, p. 4-11, 2021.

MERRIAM-WEBSTER DICTIONARY [1973]. Adaptive Reuse - Definition & Meaning. Merriam - Webster. Springfield, 2025. Online. Disponível em: https://www.merriam-webster.com/dictionary/adaptive%20reuse acesso em: 05 mar. 2025.

LEAL NEVES, Deborah Regina. Tecendo a história de São Paulo: tecelagens como patrimônio cultural. arq.urb, [S. l.], n. 26, p. 61–79, 2019. DOI: 10.37916/arq.urb.vi26.27. Disponível em: https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/27. Acesso em: 5 mar. 2025.

PLEVOETS, Bie. CLEEMPOEL, Koenraad Van. *Adaptive Reuse of the Built Heritage Concepts and Cases of an Emerging Discipline*. Routledge, Londres. 2019.

RUGGIERO, Amanda Saba. LOPES, Ruy Sardinha. PEREIRA, Vinicius Ribeiro. Da fábrica de tecidos à fábrica de arte: uso do patrimônio industrial em Itu-SP. *Arqueologia industrial*, Lisboa, v. 6, n. 1, p. 03-20, outono-inverno, 2024.

SAES, Flávio. NOZOE, Nelson. INDÚSTRIA PAULISTA DA CRISE DE 1929 AO PLANO DE METAS. In: *Anais do XXXIV Encontro Nacional de Economia*. Associação Nacional dos Centros de Pós-graduação em Economia, 2006. Disponível em: https://econpapers.repec.org/paper/anpen2006/5.htm acesso em 29 jan. 2025.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. O patrimônio industrial no Brasil no século XXI: um estudo bibliométrico do estado da arte. *Labor & Engenho*, Campinas, SP, v. 13, p. 1-13, 2019. DOI: 10.20396/labore.v13i0.8655823. Disponível em: https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/8655823. Acesso em: 24 jan. 2025.

STONE, Sally. *Undoing Buildings:* Adaptive Reuse and Cultural Memory. Routledge, Londres. 2020.

STONE, Sally. *Notes towards a Definition of Adaptive Reuse*. Architecture 2023, 3, 477–489. Disponível em: https://doi.org/10.3390/architecture3030026. Acesso em: 25 fev 2025.

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. *CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO 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 28 jan. 2025.

ZANONI, Elton Frias. *Leituras da cidade*: História e memória de Salto. Guarulhos/SP: Editora Espaço Idea. 1ª ed. 2012.

ZEQUINI, Anicleide. *A fábrica de tecidos São Luiz de Itu*. Itu: Museu Paulista, Universidade de São Paulo, 2005. Disponível em: http://www.itu.com.br/colunistas/artigo.asp?cod_conteudo=6891. Acesso em: 28 jul. 2024.

WONG, Liliane. *Adaptive Reuse*: Extending the Lives of Buildings. Birkhauser, Basel. 2017.

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA PAISAGEM URBANA
Conformação e apropriação de espaços públicos no eixo porto-ferrovia em Pelotas/RS

INDUSTRIAL HERITAGE IN THE URBAN LANDSCAPE
Formation and Appropriation of Public Spaces along the Port–Railway Axis in Pelotas, Brazil

Franciele Fraga Pereira[1], Célia Helena Castro Gonsales[2] e Rita Maria Heck[3]

Resumo
Na cidade de Pelotas-RS, a zona entre o porto fluvial e a estação ferroviária, se caracterizou pelo estabelecimento de indústrias e da população trabalhadora. Mas a partir da segunda metade do século XX, sua atividade industrial entrou em recessão. Após um período de declínio e esvaziamento, nos últimos anos essa área tem retomado aos poucos a vitalidade urbana. O objetivo deste artigo consiste em estudar a permanência dos elementos urbanos industriais, utilizando o processo de conformação da zona, a observação dos lugares e a verificação da apropriação da população nos espaços públicos do eixo Porto-Ferrovia em Pelotas como evidência da indissociação dos bens industriais na constituição dessa paisagem urbana. Os resultados contribuíram para uma interpretação mais sensível das marcas desses patrimônios industriais junto à cidade, e evidenciaram a relação intrínseca entre as marcas dos remanescentes industriais, os espaços de apropriação pela população e os elementos naturais da área.
Palavras-chave: patrimônio industrial, Pelotas/RS, porto, ferrovia, apropriação.

Abstract
In the city of Pelotas, in the state of Rio Grande do Sul, the area between the river port and the railway station was historically characterized by the establishment of industries and a working-class population. However, from the second half of the 20th century onward, its industrial activity entered a period of recession. After a phase of decline and depopulation, this area has gradually been regaining urban vitality in recent years. The aim of this article is to study the permanence of industrial urban elements by analyzing the formation process of the area, observing the sites, and examining how the population appropriates public spaces along the Port-Railway axis in Pelotas, as evidence of the inseparability of industrial assets in the constitution of this urban landscape. The results contributed to a more nuanced interpretation of the traces of this industrial heritage within the city and highlighted the intrinsic relationship between the remnants of industrial structures, the spaces appropriated by the population, and the natural elements of the area.
Keywords: industrial heritage, Pelotas/RS, port, railway, appropriation.

1 Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPel), mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo mesmo programa (UFPEL/2021) e Arquiteta e Urbanista pela mesma instituição (UFPel/2019).
2 Doutora em arquitetura pela Escuela Tecnica Superior de Arquitectura de Barcelona da Universidad Politécnica de Cataluña (ETSAB/2000), Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel/1987).
3 Doutora em Enfermagem pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC/2000), mestre em Extensão Rural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM/1993), Enfermeira e Obstetra pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI/1987).

Introdução

A origem da cidade de Pelotas, localizada no Sul do estado do Rio Grande do Sul, está intimamente ligada à produção industrial do charque[4] às margens do Arroio Pelotas (Gutierrez, 1999), mas também, do Canal São Gonçalo e Arroio Santa Bárbara. Essa atividade encontrou na região um local propício tanto para a criação da matéria prima, quanto para o seu processamento. A possibilidade do escoamento da produção por via fluvial, facilitou o comércio com outras regiões do país, favorecendo as trocas comerciais.

O acúmulo financeiro de capital, impulsionou o surgimento urbano que, aos poucos, foi sendo agregado de outros gêneros fabris: inicialmente, a partir daqueles que beneficiavam outros subprodutos advindos da atividade charqueadora, como as produções de sabão e velas de sebo e curtumes e, posteriormente, o desenvolvimento da indústria de gêneros diversos para abastecimento da população (Vieira, 2005).

O apogeu financeiro propiciado pelas charqueadas[5], entre a segunda metade do século XIX e início do século XX, impulsionou a consolidação da cidade, com a construção de inúmeros edifícios públicos e privados. Muitos desses remanescentes hoje são considerados bens reconhecidos como patrimônio cultural em diferentes instâncias federativas.

Em um período anterior ao desenvolvimento de diversas tecnologias,-a importância dos cursos d'água na conformação geográfica, é apontada por diversos autores (Almeida, 2021; Gutierrez, 1999; Silva; Gandra, 2015), e fator relevante na determinação do primeiro assentamento de Pelotas. A presença dos recursos hídricos em meio a uma topografia plana, além do desenvolvimento urbano, promoveu a instalação dos gêneros industriais. A sua proximidade possibilitava mais fácil abastecimento, descarte de resíduos (prática comum nos princípios da industrialização) e o escoamento da produção através de, em um primeiro momento, atracadouros e trapiches, particulares.

Em meados do século XIX se consolidaram dois modais de transporte nas margens do canal São Gonçalo - fluvial e sobre trilhos-, que foram determinantes para a maneira com que este espaço seria configurado e ocupado nas décadas seguintes. Nessa zona firmou-se um caráter espacial muito peculiar a partir da proximidade de elementos naturais coexistentes com uma paisagem industrial que se configurou como suporte para uma série de espaços públicos existentes até hoje.

Já no fim do século XIX, a cidade apontava para uma diversificação da economia, com a instalação de indústrias oriundas da iniciativa privada, principalmente de imigrantes alemães (Britto, 2011). A implantação e expansão das indústrias foi conformando a paisagem urbana, sobre esse tema Vieira (2005, p.121) contextualiza:

> As implicações para o espaço urbano são inevitáveis. Embora não existisse um zoneamento rígido, o que se pode observar é que,

4 Charque é o nome que se dá à carne salgada e seca ao sol. Esse produto era um dos principais alimentos da população pobre ou escravizada no período.
5 Charqueada é o nome que se dá à propriedade rural que produz o charque.

em geral, as indústrias orientavam sua localização com base nas áreas de maior interesse para a realização de suas funções, sendo determinante o caráter de acessibilidade portuário e ferroviário. Deste modo, ficou marcado no espaço a localização das indústrias iniciais, próximo ao porto e nas cercanias da estação férrea.

Diversos dos elementos oriundos dessa industrialização, reflexos de marcos importantes na história da evolução dos transportes, como o porto fluvial e a ferrovia, ainda hoje estão presentes na malha urbana pelotense. Além desses, identificam-se remanescentes de indústrias, com seus pavilhões de grandes dimensões e as chaminés que marcam o perfil urbano. Esses elementos constituem o patrimônio industrial da cidade. Assim, somam-se às edificações industriais propriamente ditas, diversos outros elementos de infraestrutura, mobilidade e embelezamento urbanos representativos do desenvolvimento, tais como: chafarizes, caixa d'água, linhas de bondes e trem, pontes, passarelas, iluminação pública, canalização de cursos d'água, dentre outros. No caso de Pelotas, diversos bens industriais, representativos do processo de industrialização da primeira parte do século XX, concentram-se na faixa de margem do Canal São Gonçalo. Em meados do século XIX, a partir da intensa atividade do porto fluvial, diversas indústrias passaram a se instalar no bairro homônimo. A característica fabril da região se consolidou ainda mais com a instalação da linha férrea no final do século XIX. As margens do canal São Gonçalo e o bairro Porto ficaram conhecidos também como uma área de moradia da população trabalhadora. Para atender a essa população, diversos elementos urbanos como edifícios, praças e largos, surgiram direta ou indiretamente devido à sua atividade industrial e se consolidaram na paisagem urbana da área. Depois de uma fase de forte declínio nos anos 1980 (Brito, 2011), a partir do final da década de 1990 a área começa a retomar timidamente o seu protagonismo a partir da ocupação da área pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel) ao adquirir e instalar diversos de seus cursos em edifícios que outrora pertenceram à atividade fabril no bairro Porto(Michelon, 2013). Dessa forma, com o passar do tempo, o uso (por parte dos moradores e de visitantes) dos espaços públicos abertos tem se intensificado. Portanto, a hipótese do estudo é que a paisagem proporcionada pelo patrimônio industrial conforma um cenário singular, contexto relevante para o desenvolvimento da vitalidade urbana observada na zona.

Nesse contexto, o objetivo deste artigo consiste em estudar a permanência dos elementos urbanos industriais, utilizando o processo de conformação da zona, a observação dos lugares e a verificação da apropriação da população nos espaços públicos do eixo Porto-Ferrovia em Pelotas como evidência da indissociação dos bens industriais da constituição dessa paisagem urbana.

A área de estudo, entre o Porto Fluvial e a Estação Férrea, tem como foco, quatro espaços públicos formais e informais[6] da cidade de Pelotas: a) a praça Domingos Rodrigues - localizada em frente ao Porto Fluvial; b) o Largo de Portugal, localizado em frente à Estação Férrea de Pelotas; c) zona do antigo atracadouro, conhecido como Quadrado – elemento também ligado ao Porto Fluvial; d) as margens do braço morto do arroio Santa Bárbara – espaços onde alguns vazios urbanos foram apropriados[7] pela população.

6 Consideramos neste estudo que o termo "espaço público", se refere a aquele espaço que dentro do território urbano tradicional, se destina ao uso comum e a posse coletiva, pertencente ao poder público. Nesse sentido, os espaços formais, fazem referência àqueles que foram concebidos para tal, e os informais, os quais transformaram-se para esse fim a partir da iniciativa popular.

7 A apropriação aqui não faz referência à aquisição legal do lugar mas sim à ocupação simbólica e diária e ao cuidado por parte da população.

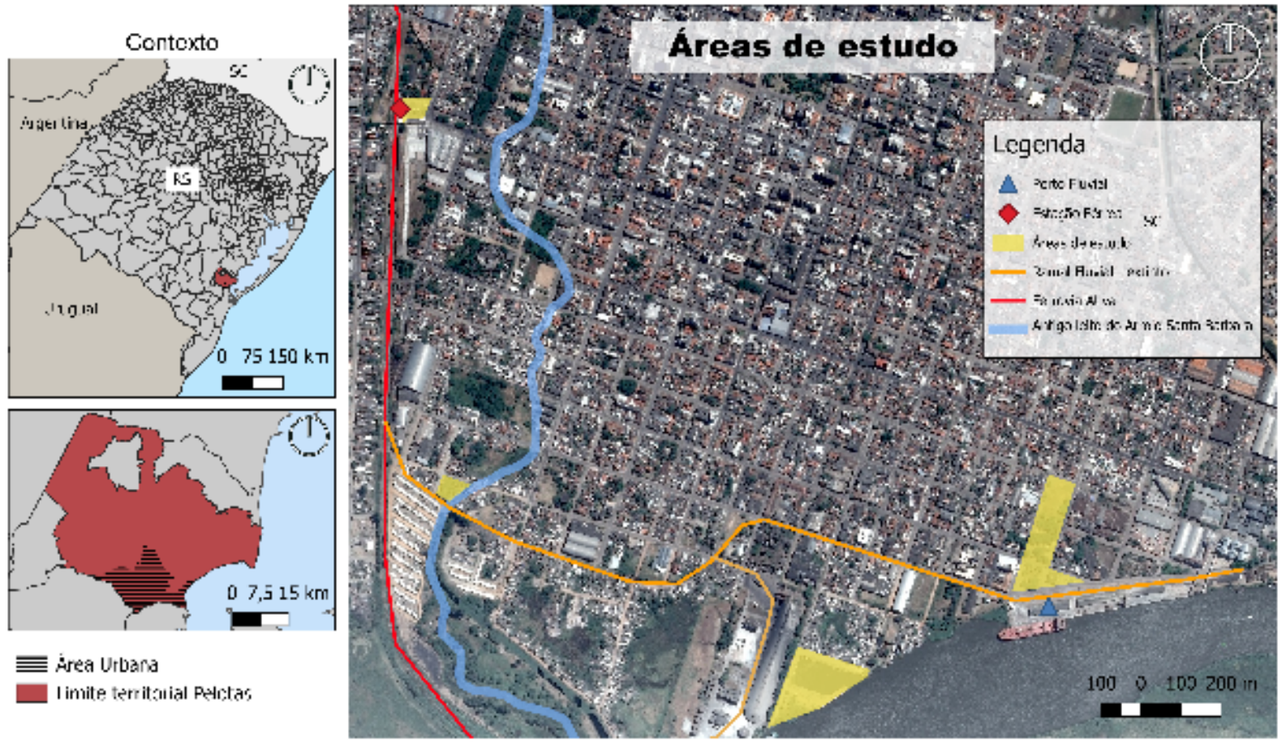


Figura 1 – Área de Estudo, em amarelo as áreas de estudo. Fonte: Google Earth, elaborado pela autora, 2025.

Caminhos metodológicos e objetos de estudo

O método aplicado constituiu-se, em um primeiro momento, em uma revisão bibliográfica acerca de estudos que abordaram a história da cidade a partir de Gutierrez (1999), assim como a trajetória de instalação dos principais equipamentos urbanos que tangenciam a área de estudo a partir de autores como Schmitz (2013), Silva e Gandra (2015).

Foram consultados mapas históricos da cidade de Pelotas, a partir da consulta do acervo digital do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira - NEAB. Os documentos disponibilizados contemplam os anos de 1815, 1835, 1882, 1916 e 1926. A cronologia cartográfica da cidade promoveu o entendimento da evolução do perímetro urbano da cidade e indicou a potencialidade atrativa do desenvolvimento da malha em relação a alguns equipamentos urbanos.

A contextualização acerca do tema do patrimônio industrial, foi alicerçada pelas reflexões de Kühl (2006, 2010) e pela Carta de Nizhy Tagil (Icomos, 2003) que é um dos documentos recomendados pelo Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH - Brasil). Sobre esse tema Kühl (2006) aponta que esse campo de estudo consiste na "pesquisa, levantamento, registro, e em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais" (Buchanan, 1972, p.20-21 apud, Kühl, 2010). Entende-se aqui o patrimônio industrial não apenas como um meio de valorização da trajetória e transformação das tecnologias de produção de objetos, produção de energia, sistematização dos meios de transporte, e todo o complexo de elementos relacionados à fábrica (Kühl, 2010) e sua contundência na construção da paisagem urbana, mas também como uma abordagem que, na medida que pretende preservar os elementos materiais, salvaguarda a história dos inúmeros trabalhadores que por ali passaram.

O patrimônio industrial apresenta-se como um campo importante, para contar e refletir sobre a história do desenvolvimento tecnológico da sociedade, mas também valoriza e evidencia a importância das classes trabalhadorasna construção da sociedade e

cultura locais (Silva, [*s. d.*]). Nesse sentido, busca-se valorizar com este estudo, não apenas o valor cultural intrínseco a cada elemento material apontado ou observado, mas sim, destacá-lo como um elemento de referência e identidade das pessoas (Meneses, 2006).

Sobre o reconhecimento dos bens culturais, Meneses (2006), contextualiza que essa é sempre uma escolha cercada pela disputa de interesses de diferentes grupos sociais, os quais, cada um com a sua intenção refuta ou luta pelo reconhecimento de seus bens como um Patrimônio. Essa "escolha" do que é de interesse, e consequentemente de "o que deve ser preservado" configura um campo de disputas inerente à cidade (Meneses, 2006).

Por outro lado, conceito de paisagem urbana fundamenta-se na obra de Gordon Cullen (1971), o qual conceitua que a paisagem urbana pode ser definida como a habilidade de se tornar coerente e organizado visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que conformam o ambiente urbano. Para o autor, esse conceito se alicerça na conformação das visuais proporcionadas ao transeunte no seu percurso pela urbe. Cullen afirma também que a paisagem urbana é antes de mais nada uma "[...] ocorrência emocionante no meio ambiente." (Cullen, 1971, p. 10), referindo-se ao espaço natural como um suporte para a ocorrência da urbanização.

Por fim, foi realizado um período de observação dos locais escolhidos para o estudo, a fim de verificar a apropriação da população e a presença dos remanescentes industriais na paisagem urbana. Esse estudo concentrou-se na etapa de "impregnação" (Duarte; Pinheiro, 2019), a qual representa a etapa dentro do processo de observação onde ocorre a familiarização do observador com o ambiente e vice-versa (Duarte; Pinheiro, 2019). Como apontam as autoras, esse é o período em que "o pesquisador permanece no ambiente apenas observando e fazendo anotações, familiarizando-se e permitindo que o ambiente também se familiarize com a sua presença" (Duarte; Pinheiro, 2019, p. 33). Foram realizadas visitas de reconhecimento desses Lugares, à luz do conceito de Duarte et al. (2023), que é aquele a qual se traduz pelas ambiências sensíveis, a partir dos aportes da experiência, da percepção, do corpo, da alteridade, e da memória. Os dados coletados foram analisados qualitativamente. O método aplicado também considerou a "observação incorporada" (Rheingantz *et al.*, 2009) que é aquela abordagem que possibilita que o observador redirecione todas as suas capacidades "percepção, pensamento, sentimento e sensação" para contemplar integralmente o ambiente durante o período de observação. Para o autor, a contribuição desse método está no reconhecimento da importância da subjetividade durante a observação, e a sua colaboração para a interpretação do espaço para além da rigidez dos instrumentos de coleta de informações.

Ao total foram realizadas 16 visitas entre os dias 07 e 19 de dezembro de 2024. Os dias escolhidos para as saídas de campo contemplaram quartas e quintas-feiras, sábados e domingos. O horário escolhido, era sempre ao final da tarde, cerca de duas horas antes do anoitecer. A cada saída de campo, a pesquisadora permanecia cerca de 1h em cada local, de modo que a cada dia foram visitados 2 espaços. Os materiais utilizados consistiram em: câmera fotográfica (*smartphone*), e prancheta para anotações. A seguir, serão destacados alguns dos aspectos mais relevantes de cada lugar, a partir das anotações e percepções.Dessa forma, serão apresentados a seguir os resultados do estudo para cada uma das quatro áreas de estudo. Será exposto um breve histórico, a fim de contextualizar o leitor quanto à relação da consolidação da área com a sua origem industrial e logo após, as principais características apontadas a partir da observação no local.

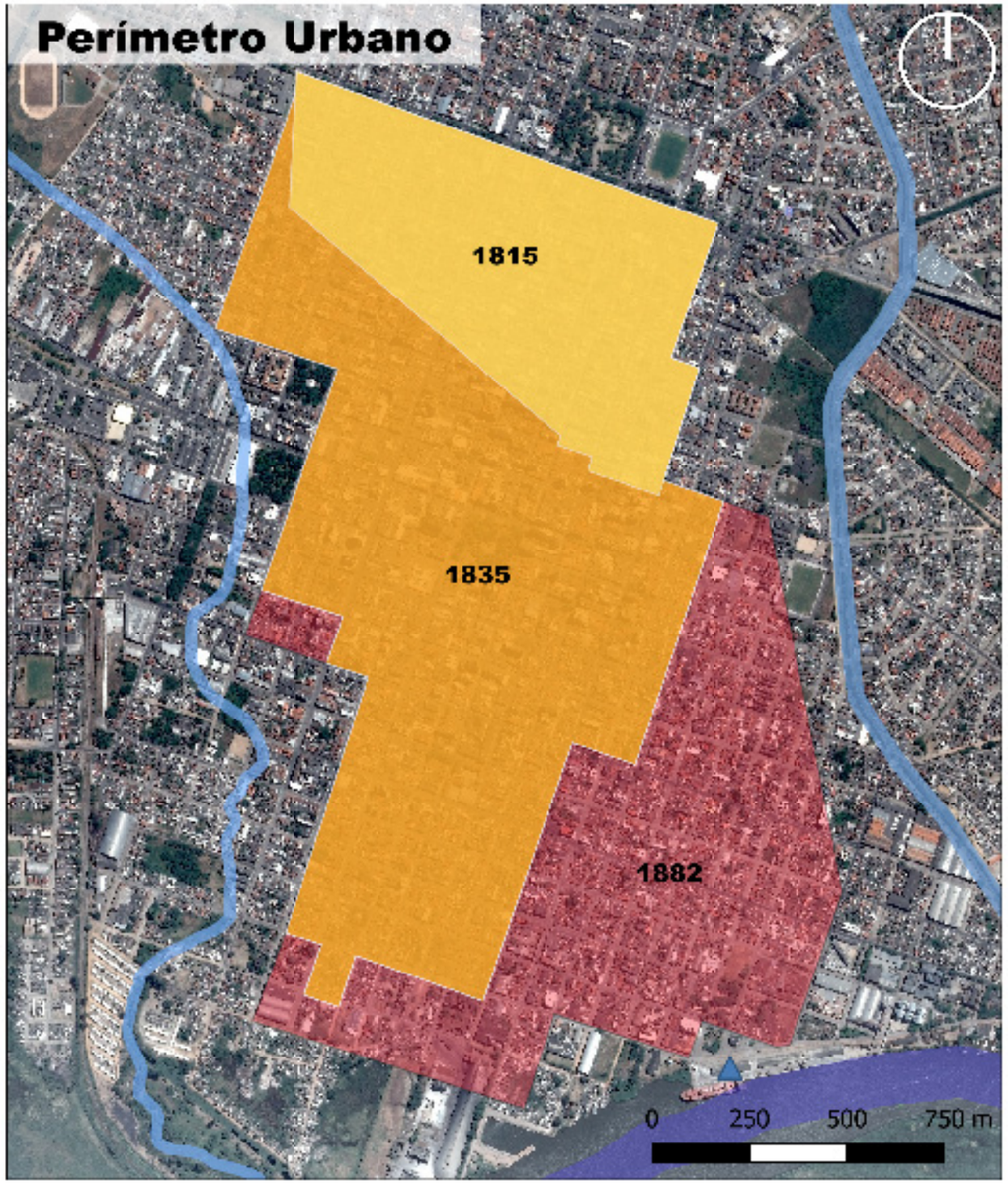


Figura 2 – Perímetro urbano em 1815, 1835 e 1882, Porto e principais cursos d'água Fonte: Google Earth, elaborado pela autora, 2025, com base na série cartográfica do acervo digital do NEAB.

A Praça Domingos Rodrigues

A Praça Domingos Rodrigues localiza-se em frente ao atracadouro do porto de Pelotas. Seu surgimento e consolidação como área pública tem relação estreita com as atividades portuárias e fabris do seu entorno, e o processo de formação desse espaço explica seu caráter peculiar em relação à "força" desse espaço nobre de fruição localizado quase às margens do Canal São Gonçalo.

Nos primórdios de Pelotas, o principal meio de transporte era o fluvial. Silva e Gandra (2015), apontam que nesse período, existiam diversos trapiches particulares com variadas funções de transporte de pessoas à circulação de mercadorias. Segundo os autores, o Porto público, em alusão ao equipamento que conhecemos atualmente, só foi inaugurado no século XX, entretanto, Poetsch (2002) aponta que as atividades portuárias na atual localização datam de aproximadamente 1815. Acerca de sua localização os autores afirmam que:

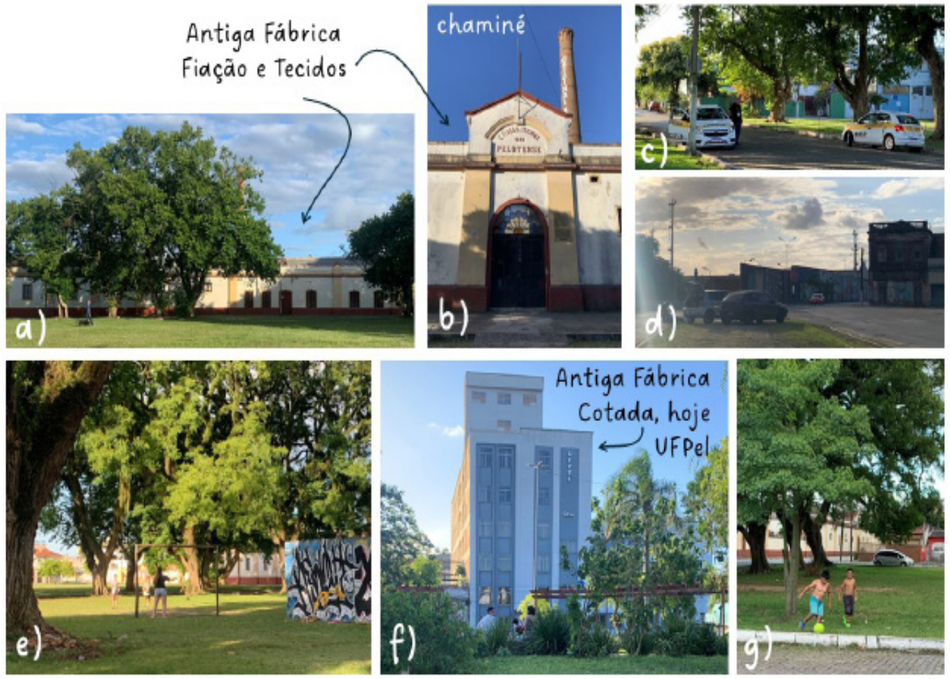


Figura 3 – Praça Domingos Rodrigues. Fonte: Autora, 2025.

Portanto, o local onde atualmente está localizado o Porto de Pelotas estabeleceu-se pela valorização dos terrenos conformados naquele local e pelo fato de querer beneficiar o embarque concentrado de um número maior de mercadorias, em especial o charque, para outros locais.

Segundo Gutierrez (1999), em 1845, João Ribas e irmãos, em troca da autorização para construir um galpão mais próximo da margem do que o mínimo estabelecido pela Câmara, destinam uma área contígua ao porto para a praça. Essa mantém até os dias atuais o nome de praça Domingos Rodrigues, em alusão ao pai dos doadores. As cartografias dos anos seguintes, 1835 e 1882, respectivamente mostram um crescimento da área urbana em direção ao Porto (fig. 2). Refletindo a importância desse equipamento para o desenvolvimento da cidade. Esses documentos revelam também um crescimento urbano limitado a leste pelo Arroio Pepino e a oeste pelo Arroio Santa Bárbara.

A comunicação do porto pelotense – situado em água doce -, com o porto marítimo de Rio Grande, impulsionou a instalação de indústrias no bairro de mesmo nome. Isso ocorria, como menciona Peter (2004), de modo que as indústrias ocupavam as áreas de seu interesse, nesse caso, convenientemente dos principais meios de transporte da época. Michelon e Coelho (2023, p.8563), apontam a efervescência do bairro Porto de Pelotas nas primeiras décadas do século XX:

> Com o fluxo de transporte de mercadorias, instalou-se um grande número de fábricas, acompanhadas da edificação de prédios destinados a diversos serviços. Ruas foram criadas e gradualmente se tornaram habitadas, construíram-se residências, escolas, e clubes, se formou um bairro vibrante e acolhedor para morar e trabalhar.

Nesse processo de desenvolvimento, a praça Domingos Rodrigues se manteve como um espaço essencial na constituição do bairro Porto, representante das décadas de intensa atividade industrial (pelas fábricas que se instalaram na área), e consequente vívida atividade social (pela concentração populacional de trabalhadores que se instalou nas cercanias). Assim como o restante da vizinhança, a praça passou por um período de desvalorização e esvaziamento, mas nos últimos anos tem retomado a sua vitalidade, principalmente a partir da instalação do campus da UFPel. A observação desse espaço público evidenciou algumas marcas do seu passado, ainda preservadas na paisagem, a serem destacadas a seguir.

Neste espaço, os remanescentes industriais estão por toda a parte. A face sul da Praça Domingos Rodrigues volta-se para as instalações do Porto Fluvial de Pelotas. Em suas faces leste e oeste, podemos observar alguns edifícios ainda remanescentes do período industrial da cidade, a antiga Fábrica de Massas Cotada (atualmente um edifício com uso educacional vinculado à UFPel) (fig. 3f), e a antiga Fábrica Fiação e Tecidos (fig. 3a, 3b) que ocupa uma face inteira da quadra voltada à leste da Praça. Ainda nas adjacências, está presente o edifício construído originalmente para abrigar a Alfândega (atualmente também com uso educacional da UFPel), remanescente do período de intensa atividade portuária.

Foi possível observar uma ocupação de modo diferente pelas pessoas nos finais de semana em relação aos outros dias da semana. Aos sábados e domingos, observa-se uma ocupação mais dispersa pela praça (mesmo que ainda assim concentrada no trecho próximo ao Canal). Já nos dias úteis nota-se uma circulação de pessoas, relacionada ~~e~~ às atividades educacionais, tanto da UFPel, como das escolas do entorno. Essa diferença de público se reflete no tempo de permanência e nas atividades praticadas pelos indivíduos.

O trecho mais utilizado da praça é aquele de frente aos galpões do porto, pois é aí onde há uma concentração maior de mobiliário urbano. Foi observada a permanência de um trailer vendendo gêneros alimentícios, estacionado junto a praça, provavelmente para atender o público estudantil da UFPel.

Na área junto à escola, observou-se a presença de algumas traves de futebol (fig. 3e), muito possivelmente instalada pelos moradores da vizinhança. Neste local, observou-se, mais de uma vez, crianças jogando bola (fig. 3g). Dada a tranquilidade (do trânsito veicular) da região, nessa área foi observada, em diversas vezes, a presença de carros de empresas de autoescola. Em dias da semana, o entorno da praça é utilizado para treino das manobras de baliza dos futuros motoristas (fig 3c).

O Largo de Portugal

O segundo espaço público estudado é o Largo de Portugal. Sua origem está intimamente ligada ao surgimento da linha férrea. Surge como um espaço público para recepção dos usuários da estação, recebendo quem chega ou sai de viagem. Algumas décadas após a inauguração da linha, esse espaço incorpora também uma passarela para pedestres - elemento básico de conexão com o Bairro Simões Lopes com o centro da cidade. Vejamos na sequência alguns apontamentos importantes para compreender o seu contexto de surgimento.

Schimitz (2013) aponta que a partir da segunda metade do século XIX, se intensificaram os debates de caráter público acerca da implementação da estrada de ferro no sul do estado. Em 1884, foi inaugurada a linha férrea que ligava as cidades Bagé, Pelotas e Rio Grande. Juntamente com a instalação da linha férrea, são construídas estações principais – nas cidades supracitadas - e diversas estações intermediárias, contemplando pequenos povoados. Juntamente com a construção da linha, foi necessário a implementação de outros elementos de auxílio ao funcionamento da ferrovia, como os galpões que compõem o pátio ferroviário e a ponte férrea sobre o

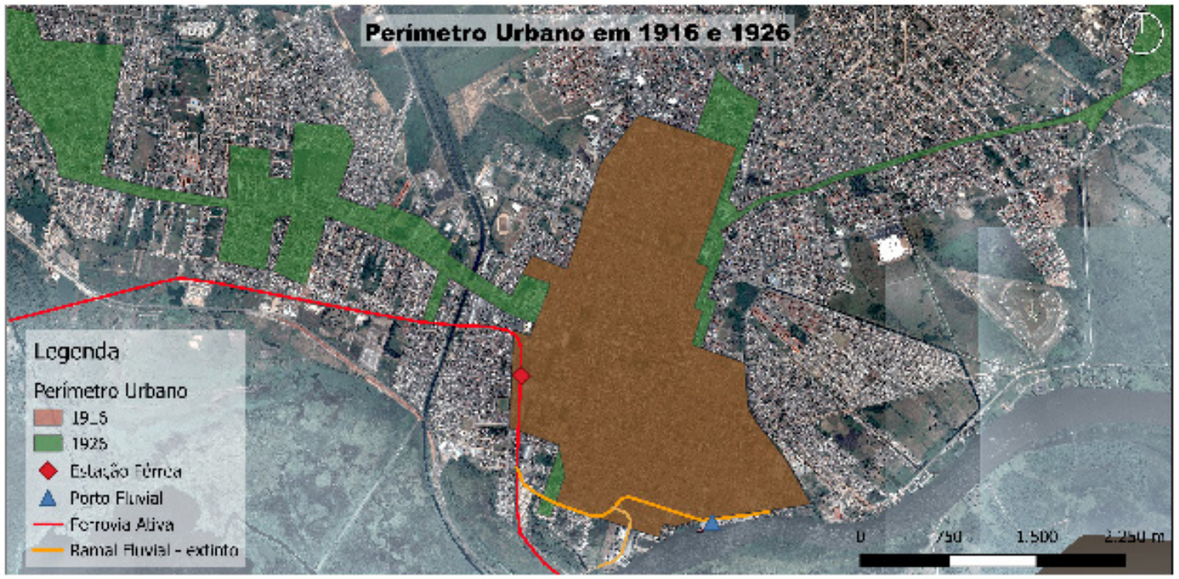


Figura 4 – Perímetro urbano em 1916 e 1926. Fonte: Google Earth, elaborado pela autora, 2025, com base na série cartográfica do acervo digital do NEAB.

Canal São Gonçalo. Já nos primeiros anos do século XX, foi inaugurado o ramal fluvial, que ligava a estação férrea ao porto fluvial para facilitar o escoamento da produção.

A posição escolhida para o traçado da linha férrea na cidade de Pelotas foi a oeste do Arroio Santa Bárbara. Dessa forma, observamos que o surgimento desse novo equipamento, implementa-se como mais um atrator do crescimento da cidade nessa direção. As cartografias disponíveis para os anos seguintes – 1916 e 1926 respectivamente, já apontam para um extravasamento da malha urbana, dos limites antes impostos pelo arroio (fig. 4)

Em 1935, o espaço público em estudo ganha o nome de “Largo de Portugal”, através do decreto 1.886 pelo então intendente Silvio Barbedo. Durante o período de funcionamento do transporte de passageiros esse espaço teve grande importância, pois era o primeiro local de chegada de visitantes à cidade. Ao longo do tempo o transporte ferroviário passou por diversas mudanças, tanto na sua tecnologia de abastecimento, quanto no aspecto administrativo. Na segunda metade do século XX houve o encerramento do transporte de passageiros. Atualmente a linha transporta apenas cargas.

O Largo de Portugal está localizado em frente à Estação Férrea. Ao norte, apresenta-se em evidência uma edificação, que segundo fontes orais, pertenceu ao chefe da estação. A sul do edifício principal, estão localizados ainda alguns galpões remanescentes da atividade ferroviária, hoje desativados ou adaptados a novos usos. Esse espaço público que foi revitalizado recentemente, tem ausência de elementos vegetais, mas apresenta mobiliários como elementos para iluminação e bancos.

A estação e seu largo, funcionou por várias décadas como uma “porta de entrada” da cidade, ou seja, um elemento de conexão de Pelotas com o restante do estado. Ao mesmo tempo, a linha férrea se constituía como uma barreira em relação ao bairro Simões Lopes, que se desenvolvia do outro lado, a oeste da cidade. Essa relação de barreira foi em parte sanada com a construção, na década de 1940, de uma passarela para pedestres sobre os trilhos, que conectava o largo (e o centro da cidade) com o bairro.

Figura 5 – Largo de Portugal. Fonte: Autora, 2025.

Um fato que chamou atenção da pesquisadora, foi a frequente utilização ainda nos dias de hoje, dessa mesma passarela sobre a linha férrea pelos moradores locais (fig. 5d). Sua implantação é de suma importância para os moradores, pois pela presença ainda ativa da ferrovia, a passarela é o único meio de passagem em mais de 650 metros. Ainda sobre o tema do trem, esse é um elemento muito presente nesse local. Apesar de que o edifício da estação não serve mais a essa função, o trem carregando grãos, ainda passa por esses trilhos, emitindo seus sons, e parando o trânsito de veículos nas imediações por alguns minutos. Em uma das visitas ao local, ouviu-se os apitos da locomotiva, e pode-se subir na passarela, e observar a passagem dela (fig. 5e).

Na revitalização realizada no largo em 2019, foi instalado um letreiro “#Pelotas”. Letreiros desse tipo foram instalados em diversas cidades da região, e geralmente tornam-se atratores de registros digitais de seus moradores e turistas. Entretanto, esse não é o uso almejado pelas crianças que utilizam o largo: em mais de uma ocasião, foi observado uma ou diversas crianças escalando, se escondendo e brincando junto ao letreiro (fig. 5g).

O Quadrado

A terceira área de estudo contempla um lugar conhecido localmente como “Quadrado”. Seu surgimento está intimamente ligado com a natureza industrial da região onde se insere e com a instalação das infraestruturas do porto ao longo da margem do canal.

A região onde hoje se encontra o Quadrado, teve uma de suas primeiras ocupações ainda no fim do século XIX, com a instalação do Gasômetro. Era a partir deste que os gases de hidrogênio carbonato abasteciam a cidade para a iluminação pública. Segundo Daltoé (2012), uma empresa inglesa foi responsável pela administração do gasômetro e pelos seus serviços de distribuição de gás partir de 1875. O serviço foi de importância para municipalidade até 1915, momento em que chega a Pelotas o fornecimento de energia elétrica (Olhares sobre Pelotas, 2019). Segundo Magalhães (2002), o funcionamento do gasômetro se deu até a década de 1940.

Figura 6 – Quadrado. Fonte: Autora, 2025.

O desenvolvimento econômico dessa zona fabril, impulsionou a ampliação das estruturas do Porto de Pelotas: “em 1933, iniciou-se a construção do cais, sendo realizado o aterramento de parte do canal, a construção de três armazéns e a instalação de três guindastes. Nesse contexto, em 1940, o Porto de Pelotas passou a operar” (Barros; Lihtnov; Vieira, 2009, p. 2).

Com o passar do tempo, intensificou-se a demanda de capacidade de funcionamento do porto fluvial. No ano de 1952, é aprovada a construção de uma nova doca (Otroporto, 2024). Essa notícia, indica a intensa atividade portuária da época. Esse novo atracadouro é implantado a algumas dezenas de metros do Porto Fluvial, tinha como função desembarque e estacionamento fluvial, e é conhecido atualmente pelo nome de Quadrado.

O aquecimento econômico impulsionou uma urbanização bastante informal na área, fazendo com que alguns setores do bairro fossem ocupados por operários das diversas fábricas e por população de baixa renda que sobrevivia da pesca, corte e comercialização de juncos (uma planta comum da região) (Barros; Lihtnov; Vieira, 2009). Diversas pessoas nessa situação, que ocupavam o local onde antes havia funcionado o gasômetro foram removidas para a instalação de uma nova fábrica no mesmo local. Nessa época, grande parte desses moradores se deslocou para um terreno próximo com um banhado no centro.

Para Britto (2011) a década de 1980, marca um período de desindustrialização na cidade de Pelotas, representado por um período de fechamento de diversas indústrias da cidade, e consequentemente declínio do dinamismo atribuído ao bairro Porto. A intensificação do movimento estudantil na região a partir da década de 1990, contribuiu com a valorização da área. ~~A~~ Com a maior circulação de pessoas, o antigo atracadouro, único ponto de conexão da cidade com o canal São Gonçalo, passou a servir como um espaço público importante para a cidade, local para realização de eventos e onde podemos encontrar pessoas de diferentes partes da cidade, que vão até o local para contemplar a vista do canal, o pôr do sol, ou até mesmo praticar a pesca recreativa (Sosa Gonzalez; Marchi, 2023).

O Quadrado tem sua face leste voltada para as águas do Canal São Gonçalo. A Oeste, há um grande galpão de indústria, ainda hoje em funcionamento. Ao norte, estão localizadas as residências de grande parte dos moradores da área, muitos ainda não têm seu lote regularizado (fig. 6h). Atualmente o atracadouro já não funciona mais como apoio às atividades portuárias, e abriga pequenos barcos de pescadores locais.

É possível afirmar que esse foi o Lugar em que a “vida na cidade” ficou mais evidenciada dos quatro observados. Já há algum tempo, esse espaço tem sido atrator para atividades culturais da cidade, como o evento “Sofá na Rua”, apreciado em uma das datas em que se deu o exercício de observação (fig. 5d).

Em todos os dias de visita, observou-se sempre pessoas praticando a pesca recreativa (fig. 6f), muitas vezes em família, junto às margens do canal ou do atracadouro. O local é rico em espécies de aves, de diferentes tipos, tamanhos e cores, possivelmente atraídas pela atividade pesqueira (fig. 6b).

De forma geral, o espaço é carente de um tratamento paisagístico mais cuidadoso. Possui pouca infraestrutura, nota-se a ausência de mobiliário urbano. Entretanto, isso não parece ser um impeditivo de apropriação do espaço pela população, mais de uma vez observou-se as pessoas utilizando os degraus do dique como arquibancada, ou portando as próprias cadeiras de praia (fig. 6c).

Observou-se no Quadrado muitas pessoas apenas contemplando a paisagem, tomando chimarrão, muitas vezes dentro dos carros. A partir desse ponto da cidade, é possível ter um panorama do Porto Fluvial, observando a sua atividade atual de carga e descarga de toras de madeiras. Do Quadrado também é possível contemplar um lindíssimo pôr do Sol, onde se vê o céu alaranjado refletido pelas águas do Canal. Ao fundo, as pontes rodoviária e ferroviária, completam a paisagem (fig. 6e).

O entorno do braço morto do Arroio Santa Bárbara

O quarto e último Lugar de observação, não se trata de um espaço público consolidado, mas uma área que contempla o entorno do braço morto do arroio Santa Bárbara. Antes de ser canalizado e transposto, esse curso d’água foi importante elemento da composição urbana e também atrator de atividades ligadas à industrialização.

Ainda no século XIX, o Arroio Santa Bárbara tem seus relatos relacionados à indústria saladeril. Os empreendimentos industriais (que geralmente nesse período produziam não apenas a carne salgada, mas também tijolos e elementos cerâmicos na entressafra do charque) inicialmente concentravam-se às margens do Arroio Pelotas, e também estendiam-se pelas margens do canal São Gonçalo e do Arroio em questão (Gutierrez, 1999), sendo que junto à área visitada, existe a sede de uma antiga charqueada, junto às margens do braço morto do arroio.

Além disso, a presença desse curso d’água foi importante na determinação do assentamento do primeiro sítio urbano. Localizado entre os Arroios Santa Bárbara e Pelotas, a oeste e leste respectivamente, e o Canal São Gonçalo ao sul, firmou-se a primeira ocupação urbana (Gutierrez, 1999).

Silveira (2009), aponta que o arroio Santa Bárbara foi utilizado por muitos anos para a lavagem de roupas por mulheres geralmente cativas, que ali prestavam esse serviço, conhecidas como as lavadeiras do Santa Bárbara. A expansão da malha urbana logo encontrou os cursos d’água circundantes. Em 1882, já se encontrava construída a terceira ponte sobre o Arroio Santa Bárbara (Gutierrez, 1999). Essas iniciativas

Figura 7 – Área do Braço Morto do arroio Santa Bárbara. Fonte: Autora, 2025.

demonstram uma demanda de crescimento da cidade em direção à oeste, e a representatividade desse elemento como uma barreira à essa expansão.

Segundo Peter (2004) nessa época, em 1832, foi construído às margens do arroio um barco à vapor chamado Liberal, sendo considerado o primeiro desse tipo na província. Esse empreendimento, liderado por Domingos de Almeida, foi produzido no Estaleiro, elemento que batizava o bairro homônimo. Nesse ponto também, há o relato de uma Fábrica de Conservas fixada na região e da presença de uma caieira[8] nas proximidades (Peter, 2004).

As primeiras iniciativas de canalização do Santa Bárbara datam do final do século XIX, momento em que: A Câmara Municipal mandou que se cavasse um canal em linha reta em toda a largura da Praça da Constituição, desde a Rua Marechal Floriano até a Lobo da Costa [...]. O arroio foi desviado por meio do canal e o leito antigo passou a fazer parte da praça. [...] Em 1888 a praça foi nivelada, aterrada e neste lugar foi construído um cais de alvenaria de 125 metros (Peter, 2004, p. 14–15).

Já no século XX a crescente preocupação com o saneamento do Arroio Santa Bárbara era manifestada pela imprensa, através de manifestações do Engenheiro Saturnino de Brito, e em notas do poder público. Houve ainda algumas cheias que causaram inundações às margens do arroio, sendo destacadas por Peter (2004) as de 1941 e 1956. Começaram então, na década de 1950, os projetos para a canalização do arroio e construção de uma barragem, para prover o abastecimento de água à cidade (Peter, 2004).

Na década de 1960 foi realizada a canalização do Santa Bárbara, nesse momento o arroio passa a se chamar canal. Essa obra de engenharia contemplou conjuntamente a construção da barragem que cria o reservatório para abastecimento da cidade, e a alteração do curso original do arroio, ações que impactaram também a configuração urbana, deixando nesta, algumas marcas do seu curso original. Esse é o caso do chamado braço morto, região próxima ao canal São Gonçalo que não foi aterrada, e que

8 Termo associado a fábrica de cal, material da construção civil muito utilizado no período.

se configura como um elemento característico de uma das áreas contempladas neste estudo. Suas margens se constituem como uma importante área de preservação que começou a ser ocupada por volta dos anos 2000 em ciclos sucessivos de ocupações irregulares[9], processos de regularização por parte do poder público e novamente expansão das áreas irregulares (Jansen, 2015).

Atualmente a área é conformada pelos Loteamentos Ceval, Barão de Mauá, Osório, sendo que as suas habitações de interesse social foram entregues respectivamente em 2008, 2012 e 2013 (Jansen 2015, Rosa, 2016, Diário da Manhã, 2013). Jansen (2015) contextualiza que por volta de 2006, deu-se início a construção do loteamento Ceval a oeste dos trilhos, o projeto previa a regularização da área para as famílias que ali viviam, previa a criação de 142 lotes, dispostos em 7 quadras, e alocava junto aos remanescentes de uma antiga fábrica o centro comunitário para a população. A reportagem do jornal Diário da Manhã (2013), também aponta o remanescente de uma fábrica como local adaptado para a implantação de um centro comunitário do loteamento Osório. Alguns anos depois, esse mesmo espaço foi reformado para receber uma Unidade Básica de Saúde.

As observações de campo, apresentadas a seguir, buscam evidenciar a força simbólica desses remanescentes industriais na paisagem urbana atual. Assim como nas demais áreas observadas, dos remanescentes industriais estão ali. Talvez o elemento mais antigo trate-se da antiga sede de uma charqueada. Suas características físicas, como linguagem arquitetônica e inserção no lote, se diferenciam em relação ao entorno. Isso se dá pela historicidade desse elemento, erguido quando esse lugar ainda conformava um ambiente rural.

Também nessa área, os moradores vivem muito próximos aos trilhos do trem não havendo passarela ou equipamento urbano específico para esses pedestres atravessarem de um lado para o outro. Registramos alguns cavalos pastando junto aos trilhos, bem como cadeiras dos moradores muito próximo a esses, quase como se estendessem o jardim de casa até esse elemento (fig. 7d). Nas vizinhanças também, observamos casualmente, crianças utilizando a antiga sede de uma fábrica, há alguns anos fora de utilização, e que também já abrigou o centro comunitário do loteamento, para uma partida de futebol (fig. 7c).

Cada pequena área de estudo à sua maneira, possui algum elemento remanescente característico da atividade industrial, de forma que a união desses pequenos fragmentos possibilitam uma leitura panorâmica da zona de estudo. A praça Domingos Rodrigues se destaca fortemente pela presença do porto fluvial em sua adjacência, além dos edifícios que outrora serviram à atividade fabril. Entretanto, devido a natureza das atividades atuais do porto (carregamento de cargas e o acesso restrito), a conexão do pedestre com o canal São Gonçalo não é propriciada. Relação oposta daquela observada no Quadrado, que se configura como um dos poucos espaços públicos da cidade que propiciam essa integração junto a esse curso d'água. Além disso, destacam-se nessa segunda área de estudo, também a presença de uma fábrica nas adjacências e a sua origem com o modal de transporte fluvial.

Outro espaço que tem sua relação com a água é a área do antigo leito do arroio Santa Bárbara. Nessa zona, os aspectos de destaque são os trilhos do trem, que localizam-se a poucos metros de distância das residências, e a presença de alguns remanescentes fabris reaproveitados para outros fins. Já o Largo de Portugal é marcado pela sua relação com o modal de transporte ferroviário. Essa lembrança é marcada pelo edifício

9 Sem a posse legal do lote.

da estação, ainda presente, bem como alguns galpões que serviam a essa atividade e a passarela para os pedestres, ainda hoje em funcionamento.

Os espaços públicos aqui estudados tiveram seu surgimento e/ou consolidação intimamente relacionados à origem fabril dessa zona. A ocupação por parte da população reflete a apropriação da comunidade a essa paisagem singular estabelecida.

Considerações Finais

Como se pode perceber, apesar de possuírem impulsionadores distintos e cronologias que se entrecruzam, as atividades industriais desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento urbano das quatro áreas de estudo. Os bens materiais resultantes dessas atividades compõem grande parte da paisagem da cidade, carregando valores, lembranças e memórias dos cidadãos e de seus antepassados. O caráter industrial da região está profundamente enraizado na formação da identidade cultural de Pelotas.

A paisagem urbana da cidade pode ser compreendida como um palimpsesto, no qual diferentes camadas históricas se sobrepõem e coexistem, revelando a permanência das marcas do período industrial na cidade. Essa sobreposição de tempos e usos reforça a ideia de uma paisagem urbana e industrial que continua a desempenhar um papel relevante na dinâmica urbana.

Os espaços estudados, apesar de passarem por transformações ao longo do tempo, mantêm vivas as evidências de seu passado fabril, seja por meio de seus remanescentes, seja pela apropriação cotidiana da população. Essa presença contínua sugere que o patrimônio industrial não deve ser visto apenas como um registro histórico, mas como um elemento vivo da cidade, integrado às práticas cotidianas dos seus habitantes.

Os remanescentes industriais analisados neste estudo desempenham um papel significativo na configuração da paisagem urbana e na memória coletiva da cidade. Sua importância se dá não apenas como vestígios do passado, mas como ativos culturais capazes de contribuir para o entendimento e a valorização da identidade pelotense. Os resultados da atividade de campo contribuíram para a obtenção de uma maior intimidade com esses Lugares permitindo uma interpretação mais sensível das marcas desses patrimônios industriais junto à cidade, e a sua relação intrínseca com a paisagem cultural e natural de Pelotas.

Agradecimento

O presente trabalho foi desenvolvido com apoio do CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, através da concessão de bolsa de estudo de Doutorado e da Capes - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior através do PDPG-POSDOC 2022.”

Referências

ALMEIDA, Guilherme Pinto de. *Porto Memória.* Pelotas, RS: 222, 2021.

BARROS, Lânderson Antória; LIHTNOV, Dione Dutra; VIEIRA, Sidney Gonçalves. Contextualização Histórica na Formação do Bairro Porto de Pelotas e os Problemas Urbano-Ambientais no Loteamento das Doquinhas. *In*: XVIII CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 2009, Pelotas. *Anais do XVIII Congresso de Iniciação Científica da UFPel.* Pelotas: UFPel, 2009. p. 1–5. Disponível em: https://www2.ufpel.edu.br/cic/2009/cd/pdf/CH/CH_01951.pdf. Acesso em: 25 fev. 2025.

BRITTO, Natalia Daniela Soares Sá. *Industrialização e desindustrialização do espaço urbano na cidade de Pelotas (RS).* 2011. 108 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2011. Disponível em: https://repositorio.furg.br:443/handle/1/2427. Acesso em: 2 fev. 2025.

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana.* São Paulo: Martins Fontes, 1983.

DALTOÉ, Guilherme. *Caetano Casaretto: Arquitetura Urbana em Pelotas/RS (1892-1931).* 2012. 214 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012. Disponível em: http://guaiaca.ufpel.edu.br/xmlui/handle/prefix/5163. Acesso em: 25 fev. 2025.

Diário da Manhã. *Entregues 53 casas da primeira etapa do Loteamento Osório.* Jornal Diário da Manhã, Pelotas, 9 out. 2013. Notícias, p. 1. Disponível em: https://diariodamanhapelotas.com.br/site/entregues-53-casas-da-primeira-etapa-do-loteamento-osorio/ Acesso em: 30 abr. 2025.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; PINHEIRO, Ethel. *Arqui-atividades subjeteturas: metodologias para a análise sensível do lugar.* Rio de Janeiro: Rio Books, 2019. Disponível em: https://lasc.fau.ufrj.br/livros. Acesso em: 30 jan. 2025.
DUARTE, Cristiane Rose *et al. Experiência do Lugar Arquitetônico: Dimensões subjetivas e sensoriais das ambiências.* Rio de Janeiro, RJ: Rio Books, 2023. Disponível em: https://lasc.fau.ufrj.br/livros. Acesso em: 30 jan. 2025.

GUTIERREZ, Ester J. B. *Barro e sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas 1777-1888.* 1999. 550 f. Tese (Doutorado em História do Brasil) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

ICOMOS. *NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL.* Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf. Acesso em: 31 jan. 2025.

JANSEN, Gilciane Soares. *O desenvolvimento sócio-espacial no loteamento Ceval-Pelotas/RS.* 2015. 109 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2015. Disponível em: http://guaiaca.ufpel.edu.br/xmlui/handle/prefix/2856. Acesso em: 26 fev. 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. *Patrimônio. Revista Eletrônica do IPHAN,* São Paulo, n. 4, p. 1–7, 2006. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf . Acesso em: 29 abr. 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **arq.urb**, São Paulo, v. 3, p. 23–30, 2010. Disponível em: https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/115 . Acesso em: 29 abr. 2025.

MAGALHÃES, Mário Osório. *História e tradições da cidade de Pelotas.* 4.ed. Pelotas: Armazém Literário, 2002. 56 p.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra. A cidade como Bem Cultural, áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. *In*: MORI, Victor Hugo *et al.* (org.). *Patrimônio: atualizando o debate.* 1. ed. São Paulo: IPHAN, 9ª Superintendência Regional, 2006. p. 33–76.

MICHELON, Francisca Ferreira; COELHO, Jossana Peil. Patrimônios esquecidos: o caso do Porto de Pelotas - RS, Brasil. *CONTRIBUCIONES A LAS CIENCIAS SOCIALES,* [*s. l.*], v. 16, n. 8, p. 8562–8579, 2023.

MICHELON, Francisca Ferreira (org.). *Patrimônio cultural edificado da Universidade Federal de Pelotas: primeiro estudo.* Pelotas: Ed. da Universidade Federal de Pelotas, 2013.

OLHARES SOBRE PELOTAS. *Gasômetro.* Pelotas, 2019. Facebook: Olhares sobre Pelotas. Disponível em: https://www.facebook.com/Olharessobrepelotas/posts/por-volta-de-1915-come%C3%A7ou-a-funcionar-na-cidade-a-ilumina%C3%A7%C3%A3o-el%C3%A9trica-por-muito-/2464044527036071/. Acesso em: 25 fev. 2025.

OTROPORTO. *Porto Memória Pelotas Nº 163.* Pelotas, 2024. Disponível em: https://www.instagram.com/p/C92HCbkJ4W1/. Acesso em: 2 fev. 2025.

PETER, Glenda Dimuro. *Santa Bárbara: o braço morto do arroio que ainda vive na memória.* 2004. 32 f. Monografia (Especialização em Centros Urbanos) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

POETSCH, Martha Costa. *Área portuária de Pelotas e a sua Identidade.* Pelotas, UFPEL, 2002. Tese (Doutorado em Integração Regional), Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS-BR, 2002.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso *et al. Observando a qualidade do lugar: Procedimentos para a avaliação pós-ocupação.* Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

ROSA, Natália Carvalho. *Regularização Fundiária em Pelotas: transformações na vida cotidiana dos(as) moradores(as) do Loteamento Barão de Mauá.* 2016. 111 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016. Disponível em: https://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/prefix/5296.

SCHMITZ, Maira Eveline. *Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX, início do séc. XX).* 2013. Dissertação - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2013. Disponível em: http://guaiaca.ufpel.edu.br/xmlui/handle/123456789/2143. Acesso em: 2 fev. 2025.

SILVA, Leonardo Mello. Patrimônio industrial: passado e presente. *Patrimônio Revista Eletrônica do Iphan,* Brasília, n. 4, p. 1–5, 2006. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/patrimonio_industrial_passado_e_presente.pdf. Acesso em: 31 jan. 2025.

SILVA, Thiago Cedrez; GANDRA, Edgar Ávila. Porto Público de Pelotas: Breves apontamentos históricos sobre sua construção. *História em Revista. Revista do Núcleo de documentação histórica,* Pelotas, v. 21/22, p. 22, 2015.

SILVEIRA, Aline Montagna da. *De fontes e aguadeiros à penas d' água: reflexões sobre o sistema de abastecimento de água e as transformações da arquitetura residencial do final do século XIX em Pelotas - RS.* 2009. Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-26032010-162420/. Acesso em: 26 ago. 2020.

SOSA GONZALEZ, Ana Maria; MARCHI, Darlan de Mamann. Desafios e resistências nas transformações urbanas: a preservação do patrimônio industrial na área do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. *Revista Crítica Histórica,* [*s. l.*], v. 14, n. 27, p. 31–58, 2023.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. *A cidade fragmentada. O Planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas.* Pelotas: UFPel, 2005. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/leurengeo/files/2023/06/A5-A-Cidade-Fragmentada210905.pdf. Acesso em: 31 jan. 2025.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E CIDADE, TRANSFORMAÇÕES E NOVAS VOCAÇÕES
O caso de Cerrito e Pedro Osório

INDUSTRIAL HERITAGE AND CITY, TRANSFORMATIONS AND NEW VOCATIONS
The case of Cerrito and Pedro Osório

Sarah Juliane Dorneles da Silva[1] e Maurício Couto Polidori[2]

Resumo
Este artigo apresenta um estudo morfológico focado nas transformações da configuração viária e suas associações com elementos importantes do patrimônio industrial, considerando ainda, o contexto ambiental no qual essas áreas estão inseridas. Para isso, apresenta-se uma análise realizada para o caso das cidades de Cerrito e Pedro Osório e suas estações ferroviárias. O estudo é realizado por meio de análise de grafos, com aplicação do modelo de centralidade de Krafta (1994). Os resultados indicam que, apesar do crescimento urbano ter ocorrido em locais distantes das estações ferroviárias, elas ainda se encontram em áreas privilegiadas em centralidade na malha viária. Ressalta-se a necessidade de proteção e de revisão dos usos do patrimônio industrial na cidade contemporânea, considerando seu posicionamento espacial em relação a áreas ambientalmente sensíveis e simultaneamente estratégicas para os interesses econômicos.
Palavras-chave: configuração urbana, patrimônio industrial, morfologia urbana, paisagem histórica urbana, centralidade.

Abstract
This article presents a morphological study focused on the transformations of the road configuration and its associations with important elements of the industrial heritage, also considering the environmental context in which these areas are inserted. To this end, this article presents an analysis carried out for the case of the cities of Cerrito and Pedro Osório and their railway stations. The study is carried out through graph analysis, with application of the Krafta (1994) centrality model. The results indicate that, although urban growth has occurred in locations far from the railway stations, they are still located in privileged areas in centrality in the road network. The need to protect and review the uses of industrial heritage in the contemporary city is highlighted, considering its spatial positioning in relation to environmentally sensitive areas that are simultaneously strategic for economic interests.
Keywords: urban configuration, industrial heritage, urban morphology, urban historical landscape, centrality.

1 Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPel/2019).
2 Arquiteto e Urbanista, pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPel/1982), Especialista em em Planejamento Energético e Ambiental (UFRGS/1993), Mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (UFRGS/1996) e Doutor em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Ecologia (UFRGS/2005).

Introdução

Nas últimas décadas, a discussão sobre patrimônio industrial tem ganhado cada vez mais destaque, tanto no meio acadêmico quanto nas políticas de preservação. Paiva (2013, p. 2) considera que, entre os principais motivos para o aumento do interesse por essa categoria patrimonial, estão a ampliação da noção de patrimônio e o fenômeno da desindustrialização ”que vem causando profundas reconfigurações no tecido urbano”.

O que se convencionou a chamar de “ampliação do conceito de patrimônio” vem ocorrendo nas últimas décadas, através de marcos legais e recomendações, elaborados por órgãos de proteção, em resposta às constantes transformações econômicas, sociais e ambientais que muitas vezes resultam na perda de bens e valores importantes para identidade e diversidade cultural (Fabrino e Duarte, 2022). Neste contexto de ampliação conceitual, o patrimônio industrial adquire uma importância crucial, tendo em vista que esses espaços, além de serem centros de memória coletiva, constituem marcos importantes da paisagem histórica urbana.

Se no contexto da Revolução industrial a instalação de fábricas, indústrias e ferrovias eram os principais propulsores das transformações urbanas, ameaçando os símbolos e monumentos do passado, hoje esses espaços são reconfigurados pelas novas formas, usos e desusos da cidade contemporânea, sendo ameaçados constantemente pelos interesses econômicos. No contexto da desindustrialização, observa-se em muitas cidades brasileiras, edifícios e conjuntos significativos da arquitetura histórica industrial, com localização privilegiada na malha urbana, deixando de ser incorporados na vida das cidades (Tirello et al., 2013).

Diante do contexto de desassociação do patrimônio com a vida urbana, a UNESCO publicou, em 2011, uma “recomendação sobre paisagem histórica urbana” (PUH). Neste documento, a entidade reconhece a natureza dinâmica das cidades e sua estratificação em aspectos históricos e materiais, mas também valores culturais e atributos ambientais, indicando uma abordagem abrangente e integrada entre a paisagem urbana e a proteção do patrimônio (seja ele material, imaterial ou natural).

Apesar de serem reconhecidas tanto a influência do patrimônio industrial no desenvolvimento urbano quanto a influência da dinâmica urbana nas transformações que ocorrem no patrimônio industrial, Tirello et al. (2024, p. 3) destaca que ainda são “raros os estudos ou documentos que abordam aspectos relacionados à morfologia urbana de cidades fundadas ou estruturadas em torno da produção industrial”. Nesse sentido, este trabalho contribui para o preenchimento dessa lacuna, apresentando um estudo morfológico focado nas transformações da configuração viária e suas associações com elementos importantes do patrimônio industrial, considerando ainda, o contexto ambiental no qual essas áreas estão inseridas. Para isso, este artigo apresenta uma análise realizada para o caso das cidades de Cerrito e Pedro Osório e suas estações ferroviárias.

Cerrito e Pedro Osório, são cidades de pequeno porte (tamanho e população), situadas na região sul do Rio Grande do Sul, em área de fronteira do Brasil com o Uruguai. As estações ferroviárias, fundadas a partir de 1884 (séc XIX), com a instalação da estrada de ferro Rio Grande-Bagé, influenciaram fortemente o desenvolvimento urbano de cidades do interior do RS, constituindo importantes pólos de desenvolvimento urbano. No entanto, a inserção dessas edificações nem sempre levou em conta o impacto ambiental que a produção do espaço urbano geraria no entorno desses edifícios, como ocorreu no caso das cidades de Cerrito e Pedro Osório.

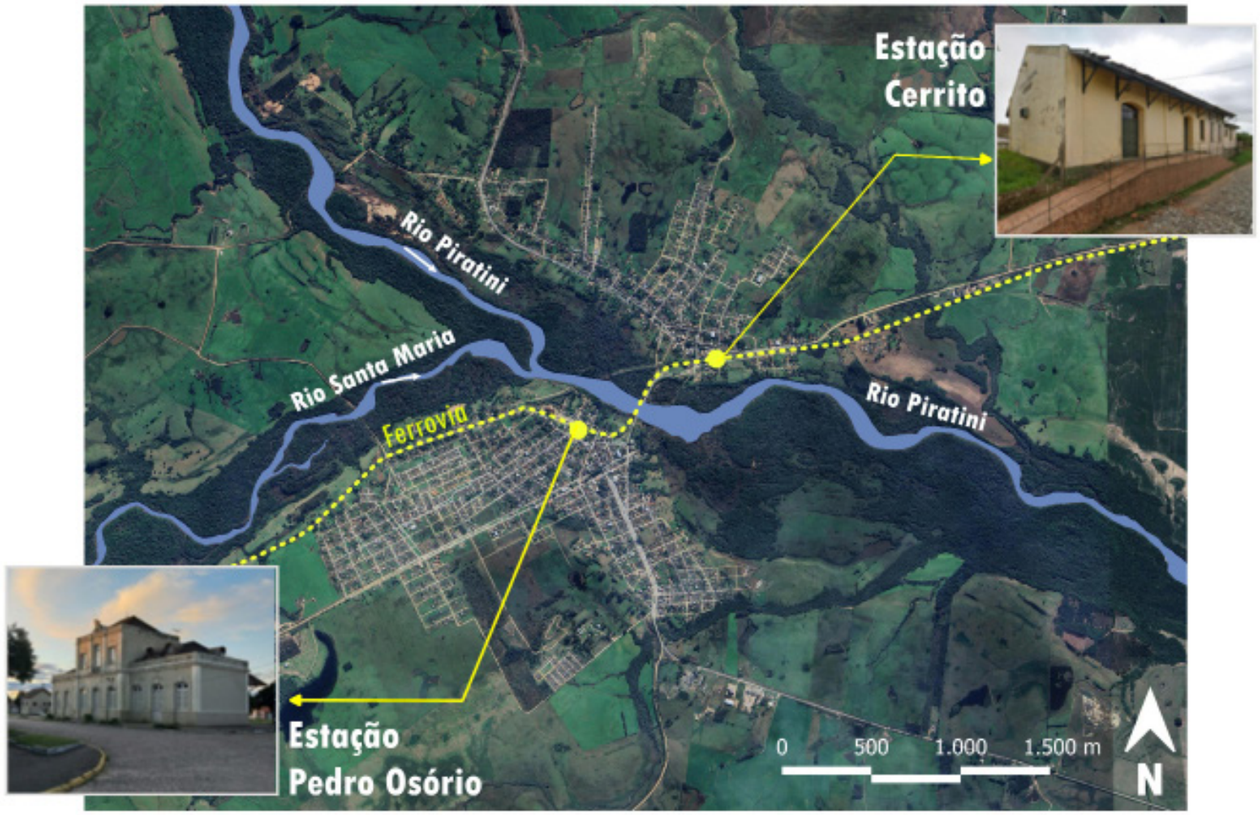


Figura 1- Situação espacial das Cidades do Estudo de Caso e estações ferroviárias. Fonte: Google Satellite (acesso em 2025). Editado pela autora no software QGis (2025).

Conforme relatam Peres e Polidori (2011, p. 6), até a metade do séc. XX, estruturas complexas, como as cidades, “foram tratadas como se funcionassem como máquinas”, ignorando tanto os aspectos naturais quanto as lógicas de comportamento social, que interferem e transformam os espaços urbanos. No caso das cidades de Cerrito e Pedro Osório, as estações ferroviárias foram implantadas em locais muito próximos à margem do rio que separa as duas cidades (Rio Piratini), situação que pode ser visualizada na figura 1, acima. Atualmente, no entorno dessas edificações, existem áreas urbanas sobrepostas às áreas de várzea do Rio, sendo periodicamente atingidas por eventos de inundação que provocam danos materiais e sociais.

Os relatos documentais (Caldas 1990; IPHAE, 2002) indicam que as estações ferroviárias constituíram polos de expansão urbana e podem ter exercido grande influência na ocupação de áreas de risco nestas cidades. Entretanto, no contexto atual de desindustrialização e de agravamento dos efeitos climáticos, podem ser esperadas reconfigurações espaciais do traçado viário, implicando o surgimento de novas centralidades, do mesmo modo que ocorreu no período industrial em relação aos traçados da cidade colonial (Fontana e Martins, 2012).

Diante deste contexto complexo, que sobrepõe aspectos culturais, históricos e ambientais este trabalho apresenta, a partir de uma abordagem sistêmica, um estudo das transformações da configuração viária nestas cidades, relacionando as alterações de valores de centralidade com o posicionamento das estações ferroviárias, assumindo-as como polos originais do traçado urbano. A metodologia utilizada, baseia-se na aplicação de modelos de centralidade, calculados por intermédio de grafos, à mapas que representam o sistema viário das cidades em diferentes momentos históricos, comparando-se a evolução dos valores de centralidade ao posicionamento das estações ferroviárias. Para este estudo foram processados os mapas de 1977 (registro mais antigo encontrado) e o mapa de 2025.

Configuração urbana e modelo de centralidade

A configuração urbana, conforme a definição de Zeclinski (2013) é a ordenação dos espaços no sistema espacial, que revela uma estrutura espacial urbana, a qual por sua vez, consiste na hierarquização desses espaços, considerando as relações espaciais entre cada par de elementos do sistema e com o todo do sistema. Existem diferentes formas de capturar a estrutura espacial urbana, dependendo do propósito que se quer medir, para o foco de interesse deste estudo, busca-se verificar os valores de centralidade que ocorrem na configuração do traçado viário em diferentes tempos históricos.

Conforme Lima (2015), “Os lugares mais centrais tendem a atrair maiores quantidades de pessoas e estão associados à maior potencial de desenvolvimento”. Os estudos configuracionais urbanos tem obtido avanço na criação de modelos de centralidade, que são equações aplicadas às redes viárias, com o intuito de determinar que partes desta rede são mais centrais e que partes são menos centrais, em outras palavras, determinam onde estão as áreas de maior e menor concentração de pessoas na rede viária.

Para a determinação dos valores de centralidade, os modelos de centralidade, baseiam-se nas lógicas do comportamento humano, que prioriza o menor percurso para se deslocar de um ponto a outro no espaço (Hiller et al., 1993). Baseados nesta lógica de comportamento, surgem diferentes modelos de centralidade propostos pelos autores que estudam a configuração urbana. Neste estudo, está aplicado o modelo de centralidade proposto por Krafta (1994), o qual vem apresentando correlações satisfatórias com a realidade urbana, como aparece no estudo de Lima (2015).

O modelo de centralidade de Krafta (1994) é derivado da ideia de Freeman (1977), que considera mais central a linha que mais participa dos caminhos mínimos entre os pares de elementos no sistema. Em outras palavras, elas indicam os locais de maior probabilidade de cruzamento de pessoas, na lógica do deslocamento humano. O modelo de Krafta (1994) acrescenta a este cálculo a ideia de tensão espacial, que considera ainda o número e o tipo de elementos que estão envolvidos no deslocamento entre cada par de componentes no sistema, informando diferentes graus de atratividades de cada lugar.O cálculo de centralidade aplicado no modelo de Krafta (1994) pode ser realizado através das duas equações que seguem, onde a primeira mede uma tensão espacial entre duas entidades P e Q, a qual será distribuída pelos componentes da distância mínima entre essas entidades, o que é então denominado de centralidade; e a segunda calcula um valor acumulado para cada entidade, considerando sua participação em caminhos mínimos de cada par de componente do sistema.

$$C_{I_i} = [P \cdot Q] \cdot \{[mín] d_t pq\}^{-1}$$

onde se lê:

centralidade da entidade i na interação I é igual ao produto dos carregamentos das entidades p e q multiplicado pelo inverso da mínima distância entre as entidades p e q

sendo

C_{Ii} : centralidade da entidade i na interação I

P : carregamento da entidade p

Q : carregamento da entidade q

[mín] $d_{t\ pq}$: mínima distância entre as entidades p e q

Equação 1. Fonte: Adaptado de Polidori e Gonçalves, 2021

$$C_{Ai} = \sum_{i=1}^{ij} C_{I_i}$$

Equação 2. Fonte: Adaptado de Polidori e Gonçalves, 2021.

onde se lê:
centralidade absoluta da entidade i é igual ao somatório das centralidades da entidade i em todas as interações I, de i a j, sendo o primeiro i igual a 1
sendo:
C_{Ai} *: centralidade absoluta da entidade i*
C_{Ii} *: centralidade da entidade i na interação I*

A aplicação do modelo de centralidade é realizada por intermédio de grafos, que são entidades matemáticas que representam um sistema por vértices e arestas, nas quais os vértices são os elementos do sistema e as arestas representam as relações espaciais entre os elementos (Faria, 2010). O cálculo de centralidade, por intermédio de grafos, pode ser realizado sobre um gráfico de linhas que representa o sistema viário. O desenho do gráfico pode ser realizado de diferentes formas, dentre as formas de representação espacial mais difundidas está o mapa axial que preserva a máxima continuidade do movimento no espaço. Este tipo de representação foi muito difundido a partir do trabalho de Hiller e Hanson (1984), que fundou o conceito de sintaxe espacial. No estudo de Hiller os modelos são aplicados a mapas axiais utilizando distâncias topológicas. As distâncias topológicas têm sido associadas à cognição humana (Faria, 2010), sendo relacionadas com a escolha de percursos dentro de ambientes de grande escala (Jiang, 2008).

Para a realização deste estudo foram testados dois tipos de representação para o sistema viário: uma mais desagregada, desenhando linhas por trechos de rua, ou seja, de quadra a quadra, e outra mais global, desenhando linhas axiais, da mesma forma que no estudo de Hiller. Também foram testadas distâncias topológicas e geométricas para esses dois tipos de representação. Apesar de o estudo de Lima (2015) ter encontrado maior correlação com a realidade urbana a partir de representações gráficas de quadra à quadra, com aplicação de distâncias geométricas, neste estudo, a representação axial com aplicação de distâncias topológicas (da mesma forma testada por Hiller et al., 1993) demonstrou maior correlação com a localização de áreas comerciais, considerando a configuração urbana atual (2025). Embora seja relevante a discussão sobre as razões da aplicabilidade de diferentes representações de gráficos da rede viária, ela não está detalhada neste artigo, por entender que o foco principal deste estudo, não é a discussão metodológica e sim a discussão sobre reconfiguração urbana e suas relações com o patrimônio industrial, no caso específico deste estudo, com as estações ferroviárias das cidades de Cerrito e Pedro Osório. A seguir estão detalhados os procedimentos realizados para a obtenção dos resultados deste estudo.

Procedimentos para aplicação do modelo de centralidade

A aplicação do modelo de centralidade para uma malha viária envolve um grande volume de cálculos, para a aplicação do modelo de centralidade de Krafta (1994) é possível realizar esse processo utilizando o software *UrbanMetrics* (Produzido por Polidori et al., 2001, disponível em <https://wp.ufpel.edu. br/urbanmetrics/>), sendo que essa é uma ferramenta que dispõem em sua programação, além da centralidade, outras medidas espaciais interessantes para os estudos urbanos como: conectividade, acessibilidade, convergência, oportunidade, potencialidade e polaridade.

Figura 2 - Desenho do mapa da rede viária para as cidades de Cerrito e Pedro Osório no estado atual. Fonte: Google Satellite, acesso em 2025, através do software Qgis; executado pela Autora em 2025.

A seguir estão resumidos os procedimentos realizados para a criação das análises de centralidade no *UrbanMetrics* que, na sequência, são explicadas em detalhe:

1. Coleta e preparação das bases de dados para a representação da rede viária em dois estados de tempo (atual e passado);
2. Desenho dos mapas axiais, que representam o sistema viário para os dois estados;
3. Aplicação do modelo de centralidade ao mapa axial (processamento dos mapas realizado no software *UrbanMetrics*, que utiliza grafos para interpretação da rede urbana);

Para o desenho dos mapas de linhas nos dois estágios do sistema urbano, foram utilizadas diferentes bases de dados raster (imagem). O mapa do tempo atual foi desenhado com base em uma imagem de satélite extraída no ano de 2025, da base de dados Google Satellite, software QGis (complemento *quickmapservices* – Qgis). Sobre a imagem foram desenhadas as linhas axiais que representam o sistema viário, atentando para a preservação da máxima continuidade das linhas e ao cruzamento de todos os eixos. O resultado desse procedimento, demonstrado na figura acima, figura 2, forma a rede de linhas que será processada no software.

Para o mapa da rede viária do estado passado, foi necessária uma pesquisa documental, na qual foi examinado o acervo da Agência da Lagoa Mirim da UFPel, que dispunha de levantamentos cartográficos da área de estudo em 1977, detalhados em escala 1:2000, como aparece na figura 3.

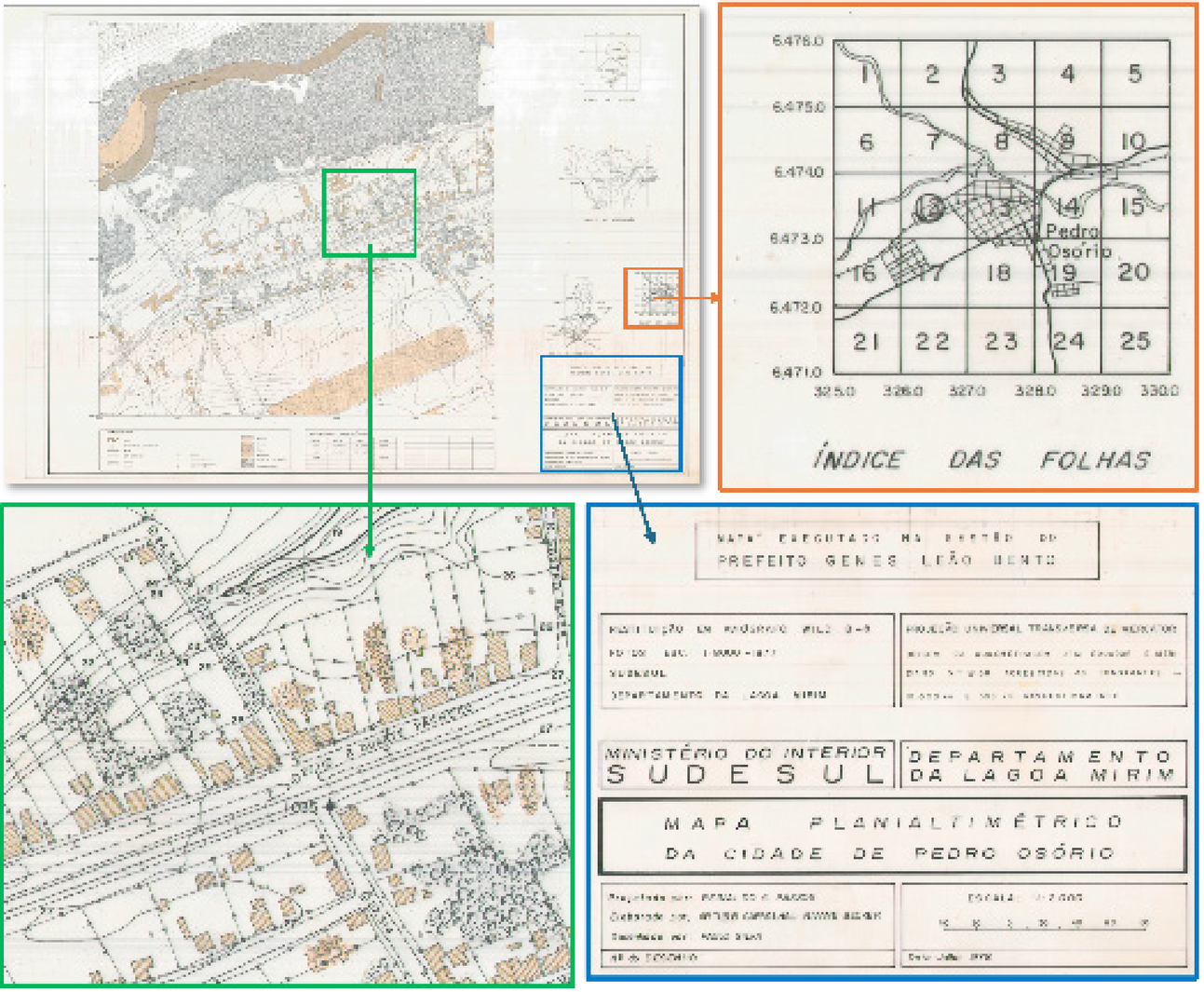


Figura 3 - Detalhe das peças cartográficas utilizadas para a representação do estado passado da área urbana (1977) das cidades de Cerrito e Pedro Osório. Fonte: mapas ministério do interior Sudesul (1978) Editado pela Autora (2024).

Para a utilização desse material foi necessária a montagem de um mosaico, unindo as peças cartográficas, conforme está ilustrado na figura 4.

Com a imagem montada foi possível realizar o georreferenciamento utilizando a ferramenta "georreferenciador", no *software Qgis.* Essa ferramenta permite a associação de coordenadas geográficas a pontos específicos de uma imagem. A imagem montada, do mapa de 1977, foi comparada à uma imagem de satélite georreferenciada da área de estudo (*Google Satellite*, 2025), indicando os pontos em comum entre as duas imagens. Com base na associação de pontos entre as imagens, a ferramenta projeta as coordenadas geográficas da imagem de referência para a imagem que se quer georreferenciar (mapa de 1977), gerando um novo arquivo georreferenciado. Foram necessários 45 pontos até obter uma sobreposição satisfatória do mapa de 1977 com a imagem atual, procedimento demonstrado na figura 5.

Sobre a imagem georreferenciada de 1977 foi desenhado o mapa axial, que representa o sistema viário no estado passado, apresentado na próxima página, figura 6.

Com o desenho dos mapas representativos dos dois estágios da rede viária foi possível processar as análises no *UrbanMetrics*. O *software* oferece diferentes configurações de carregamento que permitem a seleção total ou parcial das entidades envolvidas, e a utilização de medidas topológicas e diferentes raios de abrangência, simulando o alcance das diversas formas de deslocamento no espaço (a pé, bicicleta, veículos

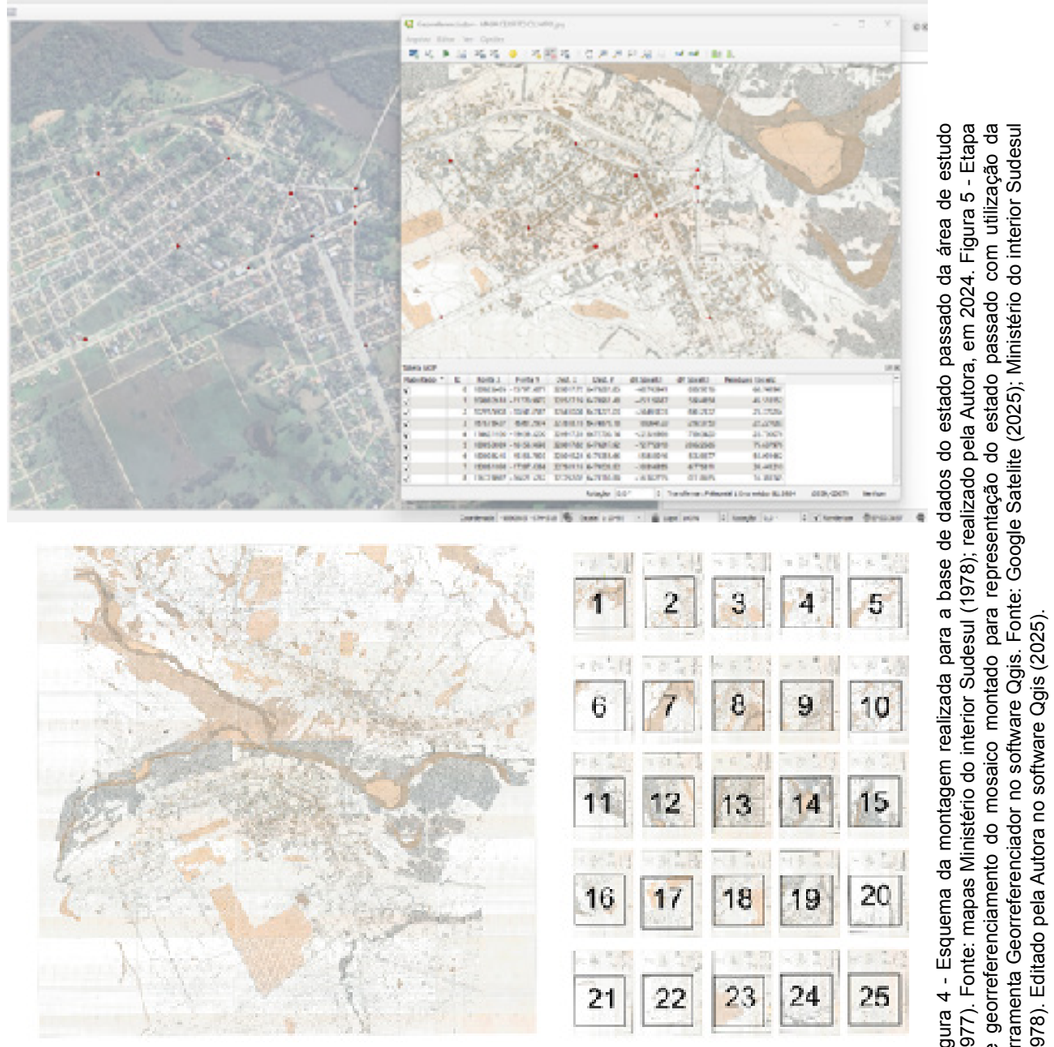


Figura 4 - Esquema da montagem realizada para a base de dados do estado passado da área de estudo (1977). Fonte: mapas Ministério do interior Sudesul (1978); realizado pela Autora, em 2024. Figura 5 - Etapa de georreferenciamento do mosaico montado para representação do estado passado com utilização da ferramenta Georreferenciador no software Qgis. Fonte: Google Satelite (2025); Ministério do interior Sudesul (1978). Editado pela Autora no software Qgis (2025).

motores). Para o estudo piloto desta pesquisa, foram utilizadas distâncias topológicas no carregamento das medidas, sendo que o raio considerado foi de 300 m, simulando um alcance usual para o movimento de pedestres. Outro recurso utilizado para este estudo foi a análise individual de cada uma das cidades, considerando que as cidades podem ser vistas como um arranjo urbano, mas também possuem administrações distintas, acarretando diferentes modos de ordenamento urbano. Ou seja, além dos dois estados de tempo (atual e passado, 2025 e 1977), são considerados dois modos de agregação do sistema (cidades juntas e separadas).

Resultados

Explicados os procedimentos executados para a realização das análises de centralidade, passa-se à discussão dos resultados obtidos. Primeiramente são destacados os aspectos relativos às expansões do traçado urbano ocorridas entre 1977 e 2025, posteriormente são comentados os resultados obtidos na aplicação do modelo de centralidade.

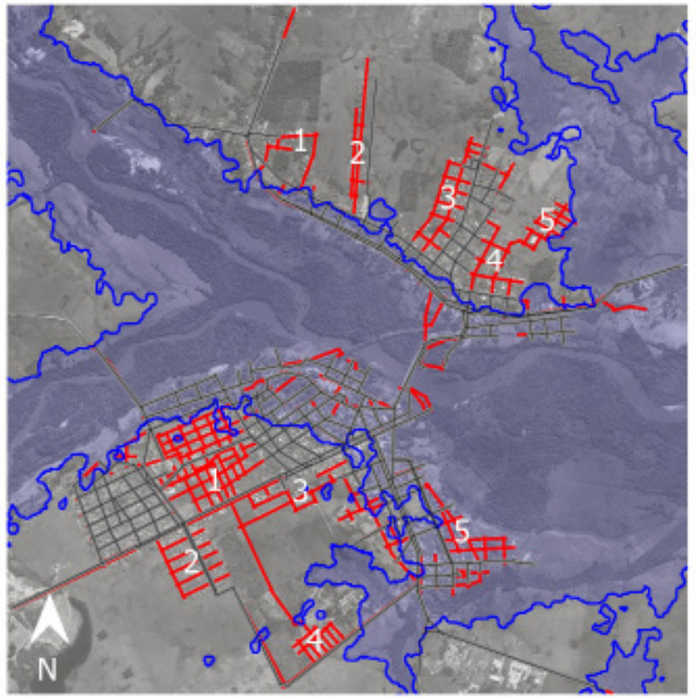
A sobreposição dos mapas de 1977 e 2025 revela as áreas de expansão que ocorreram no período de 48 anos, demonstradas na figura a seguir, em vermelho. Ao comparar as áreas de expansão com a cota de inundação máxima atingida na região (28m, conforme Telles, 2002), percebe-se que grande parte dessas áreas de expansão ocorreu para

Figura 6 - Desenho do mapa axial sobre a base de dados raster do estado passado (1977). Fonte: ao fundo, Google Satellite (2025); à frente, Ministério do Interior Sudesul (1978). Editado pela Autora no software Qgis (2025).

fora da área inundável e, consequentemente, distante das estações ferroviárias que se encontram dentro da área inundável. As expansões viárias representaram um aumento de 63% em relação ao traçado de 1977 (figura 7).

A seguir estão demonstrados os resultados obtidos a partir da aplicação do modelo de centralidade, classificados em três níveis, por intervalo de quebras naturais, realizados para os dois estados de tempo (1977 e 2025 e dois modos de agregação (arranjo urbano e cidades separadas): a) arranjo urbano, em 1977; b) arranjo urbano em 2025; c) cidades separadas em 1977 e d) cidades separadas em 2025 (figura 8).

Ao observar os resultados de centralidade obtidos em 1977 e 2025 na análise do arranjo urbano (A e B), percebe-se que a reconfiguração urbana acarretou maior centralidade do eixo viário que direciona o crescimento urbano para a direção sudoeste, diminuindo a centralidade no entorno das estações ferroviárias, que em 2025, quando não estão mais situadas nos eixos classificados como de maior centralidade. Analisando o contexto viário de cada cidade individualmente (C e D), o que fica demonstrado é que, apesar de terem havido pequenos deslocamentos na centralidade, as estações ferroviárias seguem situadas em regiões de maior centralidade na configuração viária. De modo geral, percebe-se que apesar do crescimento urbano ter ocorrido em áreas distantes dos pólos originais das cidades, a reconfiguração do traçado viário não provocou mudanças significativas na estrutura espacial dessas cidades, permanecendo altos e médios valores de centralidade no entorno das estações ferroviárias.



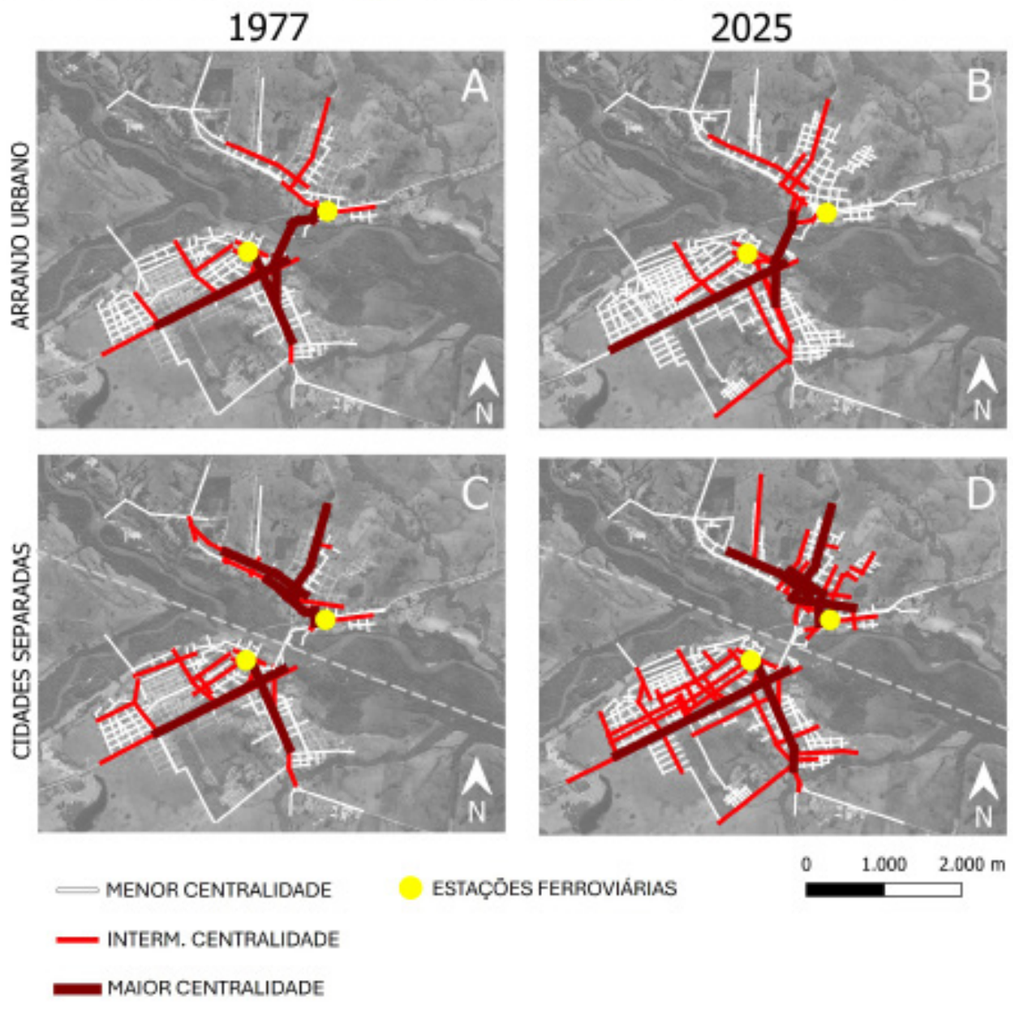


Figura 7 - Mapa de expansões urbanas entre 1977 e 2024, em vermelho, em sobreposição à área inundável na cota máxima atingida (enchente de 1992), em azul. Fonte: Autora (2024).
Figura 8 - Relações entre valores de centralidade e as estações ferroviárias para os quatro estados observados. Fonte: Autora (2024).

Considerações finais

O estudo apresentado neste artigo demonstrou que apesar de as adversidades ambientais terem influenciado o surgimento de áreas urbanas em locais afastados, as áreas mais centrais das duas cidades estudadas, ainda permanecem conectadas aos seus polos originais, as estações ferroviárias. Ainda que sejam necessários mais esforços de pesquisa, para confirmar a potencial dos traçados urbanos no entorno do patrimônio industrial, este estudo trouxe indícios de que novas expansões urbanas podem não alcançar novas centralidades, o que depende do modo como o traçado urbano ocorre e das funções que se situam em cada lugar, com suas conectividades, proximidades e atratividades. Nesse caso, resta visível o amálgama entre traçado e localização das estações, mantendo a centralidade histórica, apesar das expansões urbanas e apesar dos repetidos alagamentos nessas áreas.

Para além dos resultados encontrados, este artigo traz a problemática da situação espacial do patrimônio industrial em relação aos atributos ambientais e a ausência de estudos sobre o impacto urbano nesses ambientes. Assim como no estudo de caso apresentado neste artigo, podem haver outras edificações com características locacionais e importância no contexto urbano semelhantes. Nessa perspectiva, as discussões sobre as novas vocações do patrimônio industrial na cidade contemporânea devem considerar a sua integração com o sistema de áreas verdes urbanas e o acolhimento de comunidades vulneráveis, que frequentemente ocupam áreas de risco situadas próximas às zonas centrais das cidades.

Referências

CALDAS, Pedro. *Pedro Osório, Sim Senhor! Retrato de Um Município Gaúcho.* Pelotas: Satya. 1990.

CARVALHO, Mônica de; GAGLIARDI, Clarissa; MARINS, Paulo César Garcez. Patrimônio cultural e capital urbano: disputas em torno dos legados industriais. *Cadernos Metrópole,* v. 27, n. 62, p. e6268275. 2024. DOI: 10.1590/22 36-9996.2025-6268275-pt. Disponível em: https://revistas.pucsp.br/index.php/metro- pole/article/view/68275/46555. Acesso em: 20 maio 2025.

FABRINO, Raphael; DUARTE, Alice. A Ampliação do Conceito de Patrimônio Cultural e a Unesco. *Museologia & Interdisciplinaridade,* v. 11 n. 22. p. 254–270. 2022. DOI: 10.26512/museologia.v11i22.38565. Disponível em: https://periodicos. unb.br/index.php/museologia/article/view/38565/34988. Acesso em: 20 maio 2025.

FARIA, Ana Paula Neto de. *Análise configuracional da forma urbana e sua estrutura cognitiva.* 2010.Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, 2010.

FONTANA, Giovanni Luigi e MASCARENHAS, Claudia Marun Martins. Da história ao projeto: metodologia para a análise do patrimônio industrial e boas práticas na reabilitação das company towns na itália e no brasil. uma experiência em desenvolvimento. In: *VI COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL*. 2012

FREEMAN, L.C. A Set of Measures of Centrality Based on Betweenness. *Sociometry.* n.40, v.1.1977.p.35-41.

GONÇALVES, Lucas S.; POLIDORI, Maurício Couto (2021). *UrbanMetrics Help.* Pelotas. UFPel. 24 páginas. 2021. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/urbanmetrics/files/2021/03/Help_UrbanMetrics.pdf. Acesso em: 17 Maio de 2025.

HILLER, B.; HANSON, J. *The social logic of space.* UCL: Cambridge University Press. 282p. 1984.

HILLER, B.; PENN, A.; HANSON, T. GRAJEWSKI, J Xu. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: planning and design,* v. 20, n. 1, p. 29-66, 1993.

IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado). *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das estações – 1874-1959.* Porto Alegre: Palotti, 2002.

JIANG, Bin. Flow dimension and capacity for structuring urban street networks. *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, v. 387, n. 16-17, p. 4440-4452, 2008.

KRAFTA, Romulo. Modelling Intraurban Configurational Development. *Environment and Planning B*, v.21, 1994. p. 67-82. DOI:10.1068/b210067.

LIMA, Leonardo da Silva. *Centralidades em redes espaciais urbanas e localização de atividades econômicas. 2*015. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, 2015.

PAIVA, Marcelo Cardoso de. Fabricando a cidade. são bernardo do Campo e o patrimônio industrial. In: *VI COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL.* 2012.

PERES, Otávio Martins; POLIDORI, Maurício Couto. Crescimento urbano e hidrografia natural: conflitos e articulações no espaço-tempo. In: *XIV DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL-ANPUR.* Rio de Janeiro, 2011.

POLIDORI, Maurício Couto; GRANERO, Juliano ;KRAFTA, Romulo. UrbanMetrics. Software. Pelotas: FAUrb- UFPel, 2001.

TIRELLO, Regina, SFEIR, Maira. e BARROS, Maira. Projetos de reabilitação de conjuntos industriais históricos em centros urbanos paulistas: usos possíveis na contracorrente dos 'centros culturais'". In: *ARQUIMEMÓRIA IV. ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO,* Salvador. 2013.

TIRELLO, Regina; MONTEIRO, Evandro; MELO, Ana Clara; MACHADO, Juliana. Estudos para a preservação do patrimônio arquitetônico e urbano na perspectiva da abordagem da Paisagem Urbana Histórica (PUH): Aplicações experimentais de tipomorfologia na área central de Tatuí, SP para identificação e valorização da estratificação histórica. *Revista de Morfologia Urbana,* v. 12, n. 2, 2024.

UNESCO. Recomendação sobre a Paisagem Histórica Urbana. *UNESCO: Resolução 15,* aprovada pela Conferência Geral na sua 36ª reunião. Paris: UNESDOC. 2011.

ZECHLINSKI, Ana Paula Polidori. *Configuração e práticas no espaço urbano: uma análise da estrutura espacial urbana.* 2013. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, 2013.

AS ÁREAS VERDES NO PROJETO DE BRATKE NO AMAPÁ
O conjunto operário da Vila Amazonas

THE GREEN AREAS IN BRATKE´S PROJECT IN AMAPÁ
The working class ensemble of Vila Amazonas

Ana Paula de Oliveira Ribeiro[1], Dinah Reiko Tutyia[2] e Caio Gabriel Monteiro Picanço[3]

Resumo
Projetada pelo arquiteto modernista Oswaldo Bratke na década de 50, a Vila Amazonas está localizada no município de Santana, na Amazônia Amapaense, e apresenta em seu tecido urbano um núcleo habitacional implantado para atender às necessidades de infraestrutura do processo de extração de manganês pela Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI). Dentre as soluções projetuais adotadas, a partir de adequações às singularidades climáticas da região amazônica, estão as áreas verdes e os espaços de jardins vinculados ao conjunto arquitetônico industrial. Após aproximadamente 65 anos de sua implantação, muitas mudanças ocorreram no conjunto edificado, assim como nas áreas livres projetadas pelo arquiteto paulista. Este trabalho analisa o processo de transformação desses espaços, do setor operário da Vila Amazonas, a partir da pesquisa histórica e da observação de campo, comparando as soluções projetuais originalmente adotadas por Bratke e o constante processo de perda e desconfiguração, bem como as suas respectivas consequências.
Palavras-chave: Oswaldo Bratke na Amazônia, conjunto operário da Vila Amazonas, arquitetura amapaense modernista.

Abstract
Designed by the modernist architect Oswaldo Bratke, implanted between the 50s and 60s, Vila Amazonas, located in the municipality of Santana, in the Amapá Amazon Region, encompasses in its urban fabric a housing nucleus implemented to attend the infrastructure needs in the manganese extraction process by the Mining Industry and Commerce (ICOMI), during the period when Amapá was a Brazilian Federal Territory. Among the design solutions adopted, based on adaptations to the climatic singularities of the Amazon region, applied at different scales, the green areas and garden spaces are linked to the implementation of this industrial architectural complex. This work proposes to analyze the process of transformation of these areas, of the working-class village, based on historical research and field observation, comparing the design solutions originally adopted by Bratke and the constant process of loss and disconfiguration of these spaces, as well as their respective consequences.
Keywords: Oswaldo Bratke in Amazônia, working-class of Vila Amazonas, Amapá´s modernist architecture.

1 Graduanda e Iniciação Científica do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá (CAU/2019).
2 Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá, Doutora em História pelo Programa de Pós- Graduação em História Social da Amazônia (UFPA/2023), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPA/2013) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPA/2010).
3 Graduando e Iniciação Científica do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá (CAU/2024).

O contexto do Território Federal: o Amapá nas décadas de 40 e 50

O campo da história da arquitetura amapaense, vasto, vem ao longo dos anos tendo seu conhecimento aprofundado, são múltiplos estratos e documentos que a cada visada nos permite uma perspectiva de olhar e refletir sobre a arquitetura histórica do Amapá em sua contemporaneidade. Trazemos neste trabalho um recorte das casas da Vila Amazonas, que denominamos de “a vila não tombada de Oswaldo Bratke na Amazônia”, construída na década de 50 do século XX, o conjunto arquitetônico é parte da estrutura industrial implantada pela Indústria de Comércio e Minérios S.A. (ICOMI).

É importante destacar o contexto histórico deste período, foi emblemático para a consolidação de arquiteturas que marcaram a transformação do espaço da cidade do Amapá. O Amapá, que fazia parte do Pará em 1943, tornou-se Território Federal através do Decreto-Lei nº 5.812, que desmembrou os estados do Pará, do Amazonas, do Mato Grosso, do Paraná e Santa Catarina. A capital foi instalada na cidade do Amapá, como previa o Decreto Lei nº 5.839/43, mas Macapá passou a ser sede do novo governo em 1944, quando Janary Gentil Nunes, um oficial do Exército, tomou posse como governador e transferiu a capital por causa das dificuldades de vias fluviais para a cidade do Amapá.

Segundo Lobato (2014), a instauração desse governo deu-se aos moldes do discurso do Estado Novo, mas que vinha sendo construído desde o Governo Provisório: um Estado nacional, centralizador e intervencionista. Segundo Tutyia (2023), a partir dos anos 1930 houve uma política federal de modernização do Pará, por meio de medidas superficiais que não atendiam à demanda efetiva do espaço urbano paraense, concentrando-se apenas em áreas centrais de Belém e que também não se prolongavam ao Amapá. A Amazônia voltou a ser pauta do governo federal em 1937 com o Estado Novo (1937-1945), no qual se buscou uma política econômica de integração e ocupação das regiões da federação ancorada em um projeto ideológico que visava a “construção da Amazônia” (Chaves, 2016). Segundo o autor, os Acordos de Washington e o investimento federal transmitiam a possibilidade de um novo crescimento econômico.

Fausto (2015) afirma que a versão que o Estado Novo tentava construir da História naquele contexto colocava em oposição um Brasil velho, dominado pelas oligarquias, a um Brasil novo, nascido da Revolução de 1930, o qual buscava a integração nacional e era responsável pela entrada do país aos tempos modernos. Esse ponto explica os novos caminhos tomados para a construção da imagem desse Estado autoritário e modernizante.

O Território Federal do Amapá (TFA) foi tomado pelo discurso varguista, a mudança na sociedade deveria vir do trabalho, da educação e da saúde, assim, as décadas de 40 e 50 do século passado foram marcadas pela transformação da paisagem com a inserção de novos equipamentos arquitetônicos com uma linguagem distinta daquela consolidada até 1943. Escolas, hospital, postos de saúde, casas para servidores, hotel e a casa do governador são exemplos de construções executadas dentro desse recorte de tempo. Consideramos que o TFA toma, sobretudo, a linguagem neocolonial como uma unidade do discurso de construção de uma nova era, compondo juntamente com outros elementos um dispositivo de poder[4]. O passado decadente, como apontado

4 Segundo Foucault (1979) o dispositivo pode ser considerado como um “conjunto heterogêneo que engloba discursos, instituições, organizações arquitetônicas, decisões regulamentares, leis, medidas administrativas, enunciados científicos, proposições filosóficas, morais e filantrópicas” (Foucault, 1979, p. 244). Os dispositivos de poder e saber tornam-se responsáveis pela disseminação e consolidação do projeto ideológico do Estado, e em cada momento histórico, grupos sociais apresentam seus discursos,

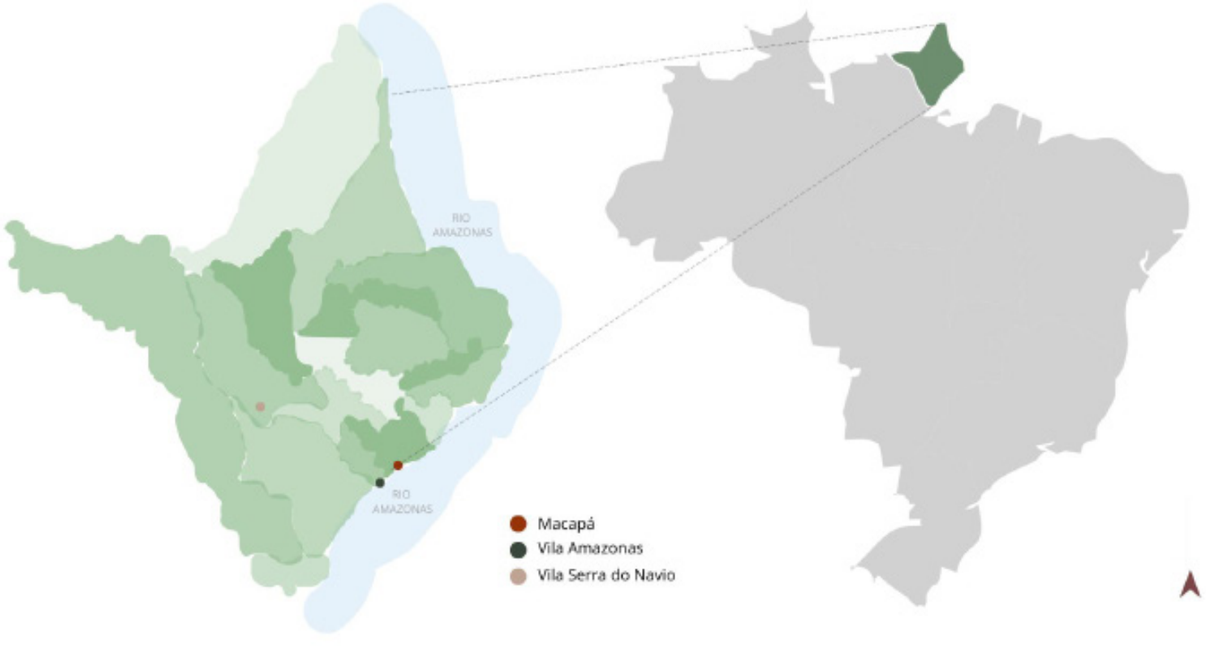


Figura 1 - Mapa de Localização das Vilas. Fonte: dos autores, 2024.

por Janary Nunes (1946), ganhava uma nova fisionomia, uma estrutura modernizante em linguagem arquitetônica, em tipologias e quanto à técnica construtiva empregada.

Segundo Porto (2002) na década de 40 a economia do TFA estava caracterizada pelo extrativismo vegetal e animal, a pecuária e a atuação do exército brasileiro. Nos anos 50 novas diretrizes políticas e administrativas foram implementadas e a economia do extrativismo mineral incrementada contribuindo na estruturação da economia e na transformação da paisagem amapaense.

A Indústria de Comércio e Minérios S.A. (ICOMI)

Neste contexto de implantação do TFA, no ano de 1945 o Governo Federal declarou reserva nacional as jazidas de Serra do Navio, localizada aproximadamente a 210 km de Macapá, passando a haver o fomento à exploração do minério de manganês, apontado como de alto teor e abundante naquela região. Segundo Ribeiro (1992), a Indústria de Comércio e Minérios S.A. (ICOMI) sediada em Belo Horizonte, ganhou a concessão de exploração em 1947, dando início aos serviços de prospecção e dimensionamento das jazidas. O autor afirma que foram assinados vários contratos entre a ICOMI e o Governo do Amapá, onde se previa a concessão de áreas para construção de um porto para escoamento do minério, distante da área das jazidas, a construção de uma estrada de ferro para o transporte, instalações industriais para amparar a atividade da mineração, duas vilas para funcionários.

os quais produzem as verdades daquele período, tais discursos se envolvem, se conectam em uma rede de signos e de outros discursos que contribuem para validar a sua verdade.

Figura 2 - Vista Aérea da Implantação da Vila Serra do Navio. Fonte: Acervo CEMEDHARQ, s/d. Figura 3 - Vista Aérea da Implantação da Vila Amazonas. Fonte: Santana do Amapá, s/d.

A infraestrutura para as cidades industriais de Santana (Vila Amazonas) (Figura 01), onde localizava-se o porto, e de Serra do Navio, onde se fazia a extração do manganês, foi consolidada ao longo da década de 50, e estava em pleno funcionamento em 1960. As atividades da ICOMI perduraram até 1997, e segundo Porto (2002, p.5):

> [...] serviu de alavanca na implantação de infra-estruturas locais (estrada de ferro, porto, rodovias e uma usina hidrelétrica), as quais tiveram forte participação do Estado, via incentivos fiscais e aquisição de financiamento externo (Porto, 2002, p.5).

As vilas de Serra do Navio e Amazonas, (Figura 2 e 3)[5], foram parte do projeto de instalação da empresa ICOMI, e tinham o intuito de abrigar famílias de operários que trabalhavam neste local (Tavares; Tostes, 2018). A ICOMI concedeu ao arquiteto paulista Oswaldo Arthur Bratke a liberdade para iniciar o desenvolvimento do projeto, não impondo formas ou materiais para o empreendimento que foi projetado a partir da concepção modernista.

O arquiteto paulista projetou um complexo com dois núcleos urbanos, dotados de equipamentos para atender um quantitativo de aproximadamente duas mil pessoas, funcionários que atuavam em diversos setores da mineração. Segundo Cunha, Tutyia e Viana (2025), os modelos de Company Towns eram realidades em diversos estados no Brasil, no recente território amapaense os dois núcleos foram criados com a concepção de uma arquitetura que adotou estratégias para o clima da região, sendo uma assertiva enquanto projeto arquitetônico. No artigo da Revista Acrópole (Bratke,

5 Agradecimento ao Centro de Memória, Documentação Histórica e Arquivo da Universidade Federal do Amapá (CEMEDHARQ) pela disponibilização do acervo fotográfico para pesquisa.

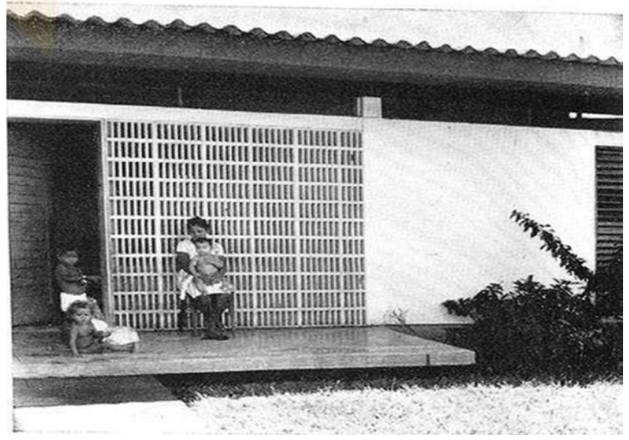


Figura 4 - Fachada de uma tipologia de habitação na Vila Amazonas. Fonte: Revista Acrópole, 1966. Figura 5 - Fachada de uma tipologia de habitação na Vila Amazonas. Fonte: Acervo CEMEDHARQ, s/d.

1966), é possível compreender que Oswaldo Bratke observou o modo de vida e a cultura local, tomando alguns pontos como inspiração para o partido arquitetônico do conjunto, como exemplo, as estruturas originárias das ocupações palafíticas da região. Estas ficavam afastadas do solo e o arquiteto, a partir desta observação, utilizou uma elevação de aproximadamente 20 centímetros do solo nas edificações, onde se assentou a alvenaria de fechamento (Figura 4).

Desta forma evitava-se a umidade, semelhante ao sistema funcional das palafitas. Outro exemplo, segundo Cunha, Tutyia e Viana (2025) foi o fechamento da construção, Bratke constatou que alguns modelos vernaculares praticamente não apresentavam estruturas de vedação, seja de alvenaria, seja de madeira, desta maneira, suas edificações habitacionais propostas utilizam pouca vedação em alvenaria nas fachadas, predominando elemento de concreto vazado ou esquadras em venezianas no fechamento dos vãos (Figura 5).

Segundo Correia (2012) a filiação das soluções projetuais e de gestão desses núcleos, estavam ligadas com procedimentos usuais em núcleos fabris, com caráter restritivo à autonomia dos usuários. Além disso, a autora aponta para questões conservadoras e segregacionistas no que tange a concepção das vilas. Bratke (1966) fez referências em relação à separação espacial nas vilas, que foram planejadas a partir da distinção entre operários e dirigentes, áreas denominadas hoje de vila operária e *staff*. As edificações que atendiam a esses funcionários também eram distintas, e segundo o arquiteto, a grande maioria dos operários eram naturais do Amapá ou de regiões próximas “O homem da região tem condições de moradias bastante precárias, [...] condições muito inferiores àquelas atualmente vigentes, mesmo para habitações do tipo econômico”(Bratke, 1966, p. 20).

Tais características, adotadas nos partidos dos equipamentos das vilas, fizeram desses núcleos experiências significativas da arquitetura modernista adaptada à Amazônia, transformando-as em documento histórico para a memória e história da arquitetura da Amazônia. Esses espaços se distanciaram da realidade habitacional local, e funcionavam como pequenas cidades fortificadas, com restrições de acesso de pessoas externas à ICOMI, assim como restrições internas, pela hierarquia de funções entre seus usuários. Aliado às questões sociais, a estética adotada no conjunto edificado, o sistema construtivo e o aparato tecnológico da indústria da mineração garantiam a dupla realidade vivenciada pelos amapaenses que transitavam entre as vilas da ICOMI e outros espaços das cidades do TFA.

A vila de Serra do Navio tem o projeto urbanístico dividido em quatro zonas: habitacional operária, a mais adensada, e em seu entorno ficaram alocados a escola, o centro de saúde, de compras e área sócio-recreativa; área das residências de solteiros; residencial do *staff* com o clube e o hotel em seu entorno; área de lazer com quadras de esportes. A vila Amazonas também estava dividida em quatro zonas - na década de 60 Bratke relata haver áreas de expansão para esse núcleo, por apresentar quase o dobro de pessoas previsto na implantação: habitacional operária, com comércio, centro de saúde, escola, cinema, igreja no entorno; habitacional do *staff*, também próxima ao centro de compras, hotel e clube; área central com as residências para solteiros, é importante pontuar que havia separação por gênero; e às margens do Rio Amazonas estava localizada a área da prática esportiva (Bratke, 1966). As duas vilas apresentam áreas habitacionais denominadas de intermediária, que são constituídas por edificações geminadas, duas unidades, de maior porte em relação às operárias.

Pelaes (2010) verificou em sua pesquisa, o quantitativo de habitações dos núcleos urbanos implantados inicialmente e constatou que a Vila Amazonas, tinha uma totalidade de 329 casas, distribuídas em: Vila Operária com 180 casas; Vila Intermediária[6], com 72 casas; e Staff com 77 casas. Na vila de Serra do Navio, somavam 334 habitações, distribuídas em: Vila Operária com 216 casas; Vila Intermediária, com 64 casas; e Staff com 54 casas. A autora fez um comparativo desses números em 2007, verificando que a Vila Amazonas teve um acréscimo de 37 residências, possuindo um total de 366 unidades, porém não especificando qual tipologia. Enquanto em Serra do Navio houve totalidade de 367 residências, tendo, desta forma, uma diferença de 33 habitações, também não especificadas. Estes dados mostram que as vilas estavam sofrendo um processo de transformações de sua estrutura original.

Em 2003, a ICOMI encerrou suas atividades e diante da finalização da concessão de exploração das jazidas, as instalações deveriam ser revertidas à União, sem ônus. Segundo Segawa e Dourado (1997), na década de 90 do século XX, as casas operárias da Vila Amazonas vinham sendo alienadas para terceiros, e para os próprios trabalhadores da empresa. O centro de saúde foi transferido para a iniciativa privada, e de acordo com os autores, em 1995 o clube e a casa de hóspede viraram um hotel, fato que hoje não constatado. Naquele contexto, Serra do Navio, ganhou autonomia político-administrativa e foi transformada em município com prefeitura e câmara municipal no ano de 1992. No ano de 2010 a Vila de Serra do Navio, foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), fato que vem garantindo relativamente a preservação de parte do acervo ali edificado, porém, o mesmo destino não teve a Vila Amazonas, na qual o não-tombamento vem tendo consequências negativas na preservação da arquitetura original. Na época, a justificativa pelo não-tombamento da

6 Bratke denomina “habitacional operário” a parte composta pela “vila operária e vila intermediária”, ambas se diferenciam da área das residências do *staff.* Aquelas são formadas por subdivisões de duas casas geminadas, e estas por casas maiores e soltas no lote. Neste trabalho utilizamos a denominação “setor operário” para se referir ao conjunto da vila operária e vila intermediária.

Figura 6 - Diagrama de implantação atual da Vila Amazonas. Fonte: Autores, 2025.

Vila Amazonas tinha como motivo uma quantidade de descaracterizações maior de seu conjunto de equipamentos e habitações. Atualmente temos um quantitativo habitacional na Vila de Serra do Navio, segundo o censo 2022 do IBGE, de 1.850 unidades de domicílios, enquanto na Vila Amazonas esse quantitativo soma 497 unidades. Serra do Navio passou por um aumento significativo de suas unidades, com a configuração de novas áreas de expansão no município, incluindo áreas informais[7]. No caso da Vila Amazonas, entre 2007 e 2022 houve um acréscimo de 131 unidades domiciliares - setor operário e *staff* -, atualmente existem 73 unidades na vila intermediária, 188 na operária e em quadras de expansão há 66 unidades. Estes últimos não apresentam nenhuma relação com o projeto original. A partir dos dados apresentados por Pelaes (2010) houve um aumento apenas uma unidade na vila intermediária, entre a implantação e a atualidade, de 8 na vila operária[8] e de 66 novas casas na área de expansão, fato que demonstra o processo de transformação pelo qual o espaço tem passado.

Este conjunto, juntamente com uma gama de arquiteturas das décadas de 40 e 50, passa por um processo de apagamento, total ou parcial, os traços do tempo já não se fixam na materialidade. A construção de uma nova fisionomia da cidade é também destrutiva, esvaindo-se matéria e memória, expondo as lacunas de uma política pública efetiva que incida no patrimônio arquitetônico do Estado do Amapá, resguardando tais bens.

Os traços do modernismo na Amazônia: o projeto de Oswaldo Bratke para Vila Amazonas

O processo de concepção dos núcleos habitacionais do Amapá é fruto das influências sofridas por Oswaldo Bratke ao longo de sua construção como arquiteto. A arquitetura moderna que vinha sendo desenvolvida no Brasil, nas primeiras décadas do século XX, foi uma grande fonte na trajetória de Bratke, o qual a partir de uma série de pensamentos e experiências constituiu um panorama daquilo que seria o "seu moderno

7 A Vila de Serra do Navio passa por um processo de regularização fundiária. Não sendo obtido, até o momento desta pesquisa, os dados referentes aos setores operário e *staff*.
8 O inventário da Vila Amazonas encontra-se em andamento, em análise comparativa do projeto original e do estado atual do núcleo urbano.

Figura 7 - Fachada de uma tipologia de habitação na Vila Amazonas. Fonte: Acervo Grupo de Pesquisa História da Arquitetura da Amazônia, 2024.

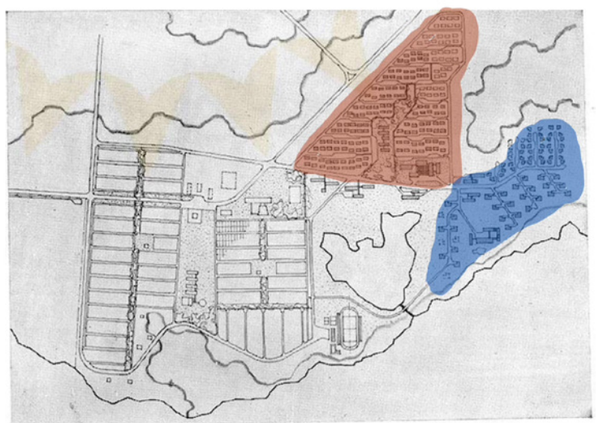
para a Amazônia". Segundo Camargo (2000), o pragmatismo delineou a concepção projetual do arquiteto, que teve forte influência da corrente racionalista e do empirismo, como base dessa formulação.

Bratke assumiu o empirismo, enquanto posição filosófica, no sentido de tomar a experiência como guia e critério de validade de suas afirmações, e fonte de conhecimento (Camargo, 2000, p. 79). No que tange o racionalismo:

> A sua preocupação não era a forma abstrata enquanto tal, mas sim a modulação do sol e da luz, a articulação sensível dos vários espaços, a economia do sistema construtivo, a integração do interior e exterior, de modo a conseguir o maior benefício social com o menor custo possível. O racionalismo como processo de pensamento se converteu, assim, em forma (Camargo, 2000, p. 82-83).

Esse fazer arquitetônico, foi experienciado na concepção dos conjuntos das vilas no Amapá, Serra do Navio e Vila Amazonas, que se deu nas adequações ambientais e culturais desta região. Como mencionado anteriormente, o arquiteto aliou a utilização de linhas retas, da horizontalidade e dos elementos vazados de fechamento da alvenaria às condicionantes climáticas para proporcionar o aproveitamento da luz e da ventilação natural. Segundo Cunha, Tutyia e Viana (2025) o arquiteto utilizou diversos artifícios projetuais para garantir a habitabilidade das edificações para que fossem agradáveis e confortáveis às condições climáticas, como exemplo: refutou o uso de vidro; utilização de aberturas de vãos orientadas preferencialmente para fachadas norte-sul; utilização de elementos vazados em concreto; utilização de beirais; adoção da ventilação cruzada - a alvenaria de parede não se encerra na cobertura, permitindo a fluidez da circulação do ar; utilização de esquadrias em veneziana fixa e móvel em madeira e etc.

Na (Figura 7), observa-se um modelo de casa do setor operário da Vila Amazonas, ainda com as características arquitetônicas originais presentes, como as aberturas superiores entre a cobertura e a alvenaria, o fechamento de vãos com esquadrias de madeira em venezianas móveis e fixas e com a presença do espaço ajardinado com a passarela.



Quadro 1 - Cobogós da Vila Serra do Navio e Vila Amazonas, respectivamente. Fonte: Acervo Grupo de Pesquisa História da Arquitetura da Amazônia, 2024. Figura 8 - Croqui de Urbanização da Vila Amazonas, destaque em vermelho para a área da "vila operária e intermediária", azul para o staff. Fonte: Revista Acrópole, 1966. Adaptado pelas autoras, 2024. Figura 9 - Vista aérea do setor operário da Vila Amazonas. Fonte: Biblioteca IBGE, s/d.

Apesar dos núcleos urbanos terem sido implementados com objetivos semelhantes, no que diz respeito ao atendimento das necessidades de infraestrutura da indústria de minérios, Amaral (2019) destaca que mesmo respondendo à problemas similares, o resultado de suas implantações apresentava notórias diferenças na medida em que foram consideradas as particularidades do território no qual os projetos se apoiavam. A implantação dos equipamentos e das residências foram adaptadas à conformidade e limitações das barreiras geográficas. Juntamente a essa questão, tem-se a diferenciação das tipologias construtivas, como dos hospitais, das escolas e outros, que apresentam projetos distintos e se assemelham enquanto linguagem. Como exemplo, a diferenciação na tipologia das habitações projetadas para cada vila, Bratke não se limitou a replicar as mesmas habitações, mas se propôs a explorar a singularidade de cada uma. No setor operário das vilas, as casas que utilizavam elementos vazados para fechamento de vãos, na Vila Amazonas, os cobogós foram dispostos verticalmente, enquanto na Vila de Serra do Navio, horizontalmente (Quadro 1).

Os espaços verdes do setor operário da Vila Amazonas

Além da concepção das residências para os funcionários, dos equipamentos necessários para atender a demanda dos habitantes, da urbanização (Figura 08), as áreas verdes - espaços de jardins, espaços de integração e praças - assumiram uma relevante função na concepção das vilas.

Observa-se na implantação da Vila Amazonas a existência de áreas livres, e que alguns desses espaços deveriam ser contemplados com as áreas verdes, dentre elas, as áreas de integração e os espaços de jardins. Segundo Correia (2012), nota-se que o plano das vilas recupera procedimentos do urbanismo dos CIAMs e do movimento

cidade-jardim, como hierarquização do sistema viário e profusão de espaços verdes de uso coletivo.

Como colocado anteriormente, Oswaldo Bratke interpretou a paisagem pré-existente à implantação dos núcleos como um jardim-naturalista, que se adequava à realidade daqueles que ali viviam. Este entendimento derivava da observação, da experiência com o espaço e fundamentavam estudos acerca da região, corroborando para a seleção das espécies arbóreas, arbustivas e herbáceas que iriam compor os espaços verdes. Bratke optou na maioria das vezes por espécies de árvores e plantas nativas e/ou mais adaptadas ao clima e às particularidades da região. Pode-se observar no excerto a seguir, a escolha de algumas espécies na composição do projeto:

> Nos espaços livres, sejam êles parques ou pátios de recreio, foram plantados espécies de menor porte, de floração colorida, decorativas ou frutíferas, sombreando e protegendo o terreno, proporcionando ao mesmo tempo um aspecto estético e agradável ao conjunto (Bratke, 1966, p.33)

Na imagem da vista aérea do setor operário da Vila Amazonas (Figura 09), recém implantado, fica evidente as áreas verdes como parte relevante do projeto, a relação entre espaço edificado e áreas livres, demonstra a permeabilidade considerável do projeto. Essas áreas, que receberam forragem vegetais, são identificadas como ferramenta de integração entre os equipamentos urbanos e as habitações, visto a ausência de muros e cercas de delimitação. Nesta fase ainda não estão desenvolvidos os arbustos e árvores, comuns em outras imagens ao longo da década de 60 e contemporânea.

Figura 10 - Representação Esquemática da Implantação inicial do Conjunto Operário e Intermediário da Vila Amazonas, demonstrando as áreas verdes e espaço livre. Fonte: Autores, 2024.

Figura 11 - Jardins das Casas Operárias. Fonte: Revista Acrópole, 1966. Figura 12 - Jardins das Casas Intermediárias. Fonte: Acervo CEMEDHARQ.

A imagem a seguir (Figura 10) é uma representação esquemática do recorte do referido setor, com algumas características de implantação que demonstram que no espaço urbano de Bratke há uma relação de “proximidade sombreada, tratada em escala adequada ao clima e propícia a um encontro de convivência dos homens” (Ribeiro, 1992, p.84).

Correia (2012) apresenta algumas características da implantação da Vila:

> As áreas livres foram gramadas, ajardinadas e arborizadas com árvores decorativas ou frutíferas. Foram eliminadas as cercas nos jardins frontais das casas. O sistema viário foi hierarquizado, com vias de distribuição envolvendo superquadras e vielas internas para pedestres e veículos (em situações emergenciais). Seu programa remete ao conceito de unidade de vizinhança (Correia, 2012, p. 139).

Observa-se (Figuras 11 e 12) que os espaços de jardins, adornavam o conjunto de fachadas e seguiam um padrão de composição, eram constituídos de espécies de arbustos e outras espécies de floração que exerciam função decorativa. Em decorrência da ausência de muros, eram utilizadas cercas vivas como ferramenta de delimitação dos terrenos.

Ambas as imagens acima evidenciam a cerca viva, que fazia o papel de divisória das habitações, compostas por um arbusto denso, de sol pleno. Segundo entrevista com Rosinete Monteiro[9], ex-moradora da Vila Amazonas, que vivenciou este espaço em sua infância, a altura dessas cercas vivas chegava aproximadamente a 40 e 80 cm.

9 Entrevista concedida por Rosinete Monteiro, 69 anos, em 11 de Julho do ano de 2024, a Caio Monteiro.

Figura 13 - Vista da Vila Amazonas, com destaque para as crianças vivenciando os espaços verdes. Fonte: Biblioteca IBGE, s/d. Figura 14 - Crianças brincando nos espaços de jardins das casas da Vila Amazonas. Fonte: Acervo CEMEDHARQ, s/d.

Ademais, outra espécie que se destaca, por ser de maior porte, centralizada na (Figura 11), é o Flamboyant (*Delonix regia*), a sua chamativa floração se soma à composição estética dos jardins, também sendo encontrado em algumas unidades a palmeira Ravenala (*Ravenala madagascariensis*), (Figura 14) que se adapta ao clima quente e úmido.

Segundo Correia (2012), a concepção dos núcleos urbanos projetados por Bratke no Estado do Amapá, está estritamente ligada ao projeto civilizatório da ICOMI. Segundo a Rosinete Monteiro, a empresa fazia o controle de todos os moradores nos mais variados aspectos, desde a adequação dos uniformes dos trabalhadores ao modo de se portar na vida pública e privada. A entrevistada afirma que não havia o livre acesso por parte dos usuários do setor operário para o *staff,* relata também que os jardins e edificações estavam inseridos à essa realidade de controle, visto que aqueles os quais encontravam-se em estado de conservação não adequado, sofriam penalidade por parte da empresa. Desta maneira, havia a promoção de concursos de jardins, assim como premiações entre os moradores que evidenciassem o melhor cuidado, como descrito por Rosinete Monteiro:

> Eram os próprios moradores que cuidavam, mas eles não deixavam plantar o que quisesse, tinha que ser no padrão deles. Eles sempre passavam inspecionando a limpeza das casas e das telas, os cuidados com o jardim. Eles eram bem rígidos, se não tivesse no padrão eles davam uma chamada, e até premiavam a casa mais limpa, mamãe sempre ganhava[10].

10 Entrevista concedida por Rosinete Monteiro, 69 anos, em 11 de Julho do ano de 2024, a Caio Monteiro.

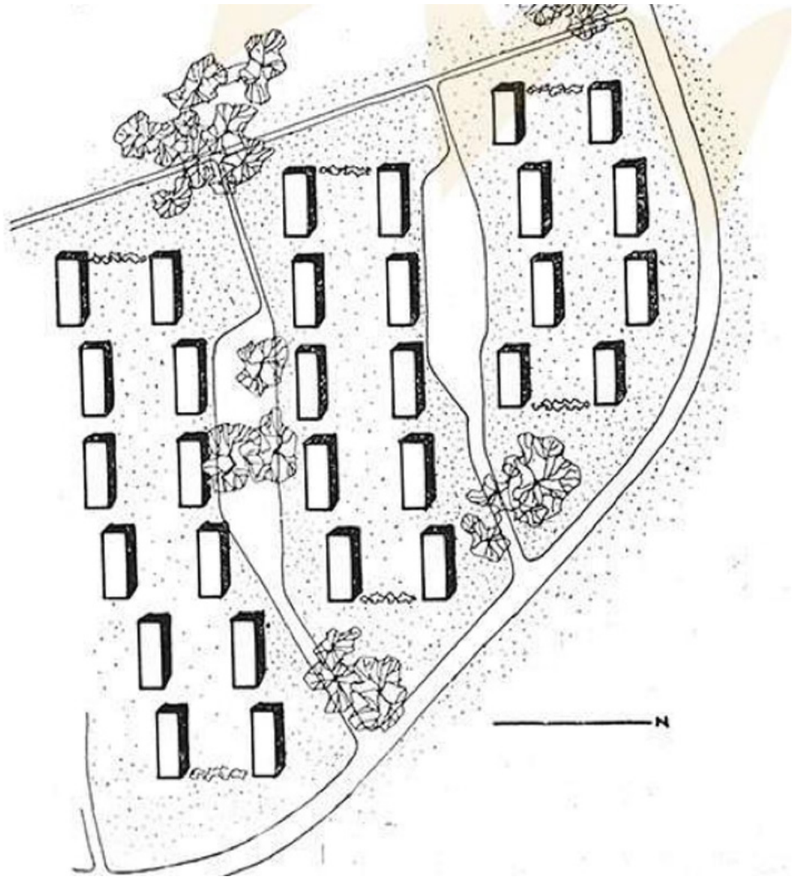


Figura 15 - Croqui do arquiteto com a representação das pequenas praças. Fonte: Revista Acrópole, 1966.

Para além dos jardins, os espaços livres, parques e pátios de recreios, também são citados como parte integrante das áreas verdes que compõem o setor operário. Constituídos a partir dos recuos e avanços das vias, de sua hierarquização envolvendo as quadras e vielas, sua configuração possibilitou a criação daquilo que Bratke chamou de pequenas praças, espaços que propiciavam a utilização tanto por crianças, quanto por adultos.

> Dispondo dessa forma, com a orientação adequada é possível uma boa ventilação e evitar a monotonia existente nas ruas convencionais. As vias locais projetadas, permitem a formação de pequenas praças destinadas ao brinquedo das crianças e ao encontro dos adultos. A disposição adotada, separa o tráfego mecânico daquele dos pedestres (Bratke, 1966, p.28).

Alguns croquis de Bratke (Figura 15), exemplificam a disposição dessas pequenas praças, culminando em espaços de integração centrais em cada via, acrescidos de espécies arbóreas, que promoveriam o sombreamento desses espaços.

Considerações finais: a perda das áreas permeáveis

De acordo com Cunha, Viana, Tutyia (2024), o conjunto da Vila Amazonas vem ao longo das décadas sofrendo inúmeras alterações em suas características originais. No ano de 2010 houve o tombamento federal da Vila de Serra do Navio, enquanto a Vila Amazonas ficou com a ausência do instrumento de preservação patrimonial, sensível às transformações intrínsecas da dinâmica da cidade.

Figura 16 - Exemplo de habitação na paisagem atual da Vila Serra do Navio. Fonte: Autores, 2025. Figura 17 - Exemplo de habitação na paisagem atual da Vila Amazonas. Fonte: Autores, 2025.

O não tombamento da Vila Amazonas, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e pelas instâncias municipal e estadual, que poderiam ter uma política preservacionista com as edificações históricas do Estado, contribuiu para o processo de descaracterização constante na Vila, seja nos equipamentos urbanos, seja nas habitações operárias e no *staff*. Nas imagens abaixo (Figuras 15 e 16), podemos verificar que embora haja descaracterização das edificações, parte do setor operário de Serra do Navio apresentam os espaços verdes, estabelecendo uma relação distinta com a Vila Amazonas que possui a grande maioria das unidades habitacionais muradas e com impermeabilização dos espaços ajardinados.

Diante desse contexto, é notável que os espaços de jardins estão sendo totalmente transformados. Pelaes (2010) ao analisar os conjuntos urbanísticos e arquitetônicos das Vilas em sua pesquisa, no recorte de 1998-2008, já evidenciava a descaracterização da Vila Amazonas, ao pontuar que:

> Este conjunto urbanístico, apesar de apresentar inicialmente as mesmas características arquitetônicas, teve suas casas vendidas, o que acelerou o processo de transformação urbana, estas estão quase que em sua totalidade modificadas, e os demais prédios apresentam ocupações diferenciadas dos de sua origem de implantação. Este núcleo, transformado em bairro, apresenta características diferenciadas dos demais (Pelaes, 2010, p. 101).

Decorridos quinze anos após a identificação de Pelaes (2010), as relações estabelecidas entre os usuários da Vila e os espaços que a constituem, incluindo as áreas verdes, demonstram um rompimento com o partido arquitetônico originalmente concebido por Oswaldo Bratke. A elevação de muros em alvenaria contornando os lotes, como elemento delimitador entre as casas geminadas, é um entre os exemplos.

Quadro 2 - Imagens de espaços de jardins do conjunto operário da Vila Amazonas totalmente descaracterizados. Fonte: Autoras, 2024. Quadro 3 - Imagens de espaços, anteriormente de jardins, do conjunto operário da Vila Amazonas totalmente descaracterizados. Fonte: Autoras, 2024. Quadro 4 - Imagens de espaços de jardins do conjunto operário da Vila Amazonas parcialmente originais. Fonte: Autoras, 2024. Quadro 5 - Imagens de espaços de jardins do conjunto operário da Vila Amazonas parcialmente originais. Fonte: Autoras, 2024.

A relação de unidade de vizinhança, com a permeabilidade visual, antes possibilitada pela ausência de muros, tem sua ruptura por meio da inserção de extensas estruturas de grades, algumas em ferro, alumínio, outras em metalon, entre outros materiais, que evidenciam, cada vez mais, a busca pelo cercamento das habitações e a desconexão com o entorno.

Ademais, as áreas permeáveis, deram lugar à amplas áreas cimentadas (Quadro 2 e 3), com o acréscimo de revestimentos variados, substituíram áreas antes ajardinadas e floridas, assim como também reduziram a cobertura vegetal que compunham às áreas livres e os espaços de jardins frontais das habitações.

Por outro lado, existem na Vila, em número reduzido, habitações que preservam parcialmente o partido arquitetônico das casas e das configurações de alguns espaços verdes. Mesmo perdendo as composições originais dos espaços de jardim, não murados, apresentam áreas permeáveis, com as passarelas de acesso e as fachadas aparentes, livres de muros altos que impedem a visão da edificação.

Assim, observa-se que a desconfiguração quase que total dos espaços verdes concebidos no projeto original, de implantação da Vila Amazonas, trazem consequências que vão além da descaracterização arquitetônica, como a mudança do índice de permeabilidade do solo da área. O mapa abaixo (Figura 17) apresenta um panorama atual, feito através de visita de campo, que evidencia o processo de redução de áreas permeáveis no setor operário que contempla as habitações de nível operário e intermediário.

Nota-se no mapa que houve a perda significativa de área permeável compostas originalmente pelos jardins. As constantes transformações pelas quais a Vila passa, como a intensificação de construções com pisos não drenantes em áreas livres, a

perda de cobertura vegetal, sobrecarregam a capacidade de infiltração do solo e vazão de águas pluviais, podendo acarretar em períodos chuvosos da região amazônica os alagamentos. Ademais, a elevação da temperatura e da radiação urbana está estritamente associada à intervenção equivocada nesses espaços. Desta forma, torna-se necessário a elaboração de diretrizes que visem auxiliar as novas construções e reformas no conjunto, para que o processo de intervenção neste espaço seja realizado de forma harmoniosa com os poucos remanescentes originais.

Referências

AMARAL, L. R. As casas de Oswaldo Arthur Bratke*: uma análise gráfica da obra. 2019.* Dissertação (Mestrado em Projeto de Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

BARATA, Junior Mario Luiz. *O mestre aprendiz: O legado de Oswaldo Bratke no Amapá*. 2020. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Rio de Janeiro.

BRASIL, Decreto Lei no 5.839 de setembro de 1943. Dispõe sobre a administração dos Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú. Diário Oficial da União: Seção 1, Rio de Janeiro, 1943.

BRATKE, Oswaldo Arthur. Núcleos Habitacionais no Amapá. *Acrópole*, São Paulo, n. 326, p.1- 22, mar.1966.

Figura 18 - Mapa de permeabilidade do solo do Setor Operário da Vila Amazonas. Fonte: Autores, 2025.

COSTA CABRAL, C.; DALL'ALBA, A. Subúrbio e arquitetura moderna: arquiteturas-paisagem de Oswaldo Bratke e Lina Bo Bardi. *Revista Thésis*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 6, 2023.

CAMARGO, Mônica Junqueira de. *Princípios de arquitetura moderna na obra de Oswaldo Arthur Bratke*. 2000. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

CHAVES, Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos. *O Plano de Urbanização de Belém: Cidade e Urbanismo na década de 1940*. 2016. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia) –
Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em História da Amazônia, Belém.

CORREIA, Telma de Barros. *Bratke e o projeto civilizatório da Icomi*. PosFAUUSP, São Paulo, Brasil, v. 19, n. 31, p. 132–145, 2012.

COSTA, Ana Cynthia Sampaio. *Preservação da arquitetura moderna na Vila Serra do Navio-Amapá*. 2019. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de engenharia civil e arquitetura e urbanismo, Campinas.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder.* Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

LOBATO, Sidney da Silva. Federalização da fronteira: a criação e o primeiro governo do Amapá (1930-1956). *Revista Territórios e Fronteiras*, vol. 7, n.1, jan.-jun., 2014.

NUNES, Janary. *Relatório das atividades do Governo do Território Federal do Amapá em 1944*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946.

PELAES, Fátima Maria Andrade. U*ma análise dos conjuntos urbanísticos e arquitetônicos das vilas Serra do Navio e Amazonas (1998-2008)*. 2010. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Macapá.

PORTO, J. L. R. *Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais - 1943 a 2000*. 1 ed. Macapá: Secretária de Estado de Ciência e Tecnologia do Amapá - SETEC, 2003. v. 1. 198 p.

RIBEIRO, Benjamin Adiron. *Vila Serra do Navio: Comunidade urbana na selva amazônica: um projeto do arquiteto Oswaldo Arthur Bratke*. São Paulo: Pini, 1992.

RIBEIRO, Ana Paula Oliveira; PICANÇO, Caio Gabriel Monteiro. Áreas verdes no projeto de Oswaldo Bratke no Amapá: análise do processo de transformação dos espaços de jardins no conjunto operário da Vila Amazonas. In: *ANAIS X SEMINÁRIO DOCOMOMO NORTE E NORDESTE: CONSERVAR JÁ, DOCUMENTAR SEMPRE!*. Campina Grande: UFCG, UNIFACISA, 2024.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: EDUSP, 2002.

SEGAWA, Hugo; DOURADO, Vicente. *Oswaldo Arthur Bratke*. São Paulo: ProEditores, 1997.

TAVARES, Ana Paula Cunha; TOSTES, José Alberto; A poética de Oswaldo Bratke e a arquitetura vernacular na casa moderna da Vila Amazonas. In: Arquitetura e cidades amazônicas: Os sentidos do moderno e os desafios contemporâneos. *SAMA-III SEMINÁRIO DE ARQUITETURA MODERNA NA AMAZÔNI*A, Belém, 2018.

CUNHA, Amanda; TUTYIA, Dinah Reiko; VIANA, Wendy. Vila Amazonas e o processo de apagamento do projeto de Oswaldo Bratke para o Território Federal do Amapá. In: AFONSO, Alcília. (Org.). *Documentação e conservação do patrimônio moderno no norte e nordeste brasileiro: documentar sempre, conservar já*. Campina Grande: 2025.

TUTYIA, Dinah Reiko. *Ernesto Cruz: um diálogo entre a história e a construção do patrimônio cultural no Pará (1940-1960)*. 2023. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em História da Amazônia, Belém.

A URGÊNCIA DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO MS
O caso da Usina “Assucareira” Santo Antônio

THE URGENCY OF PRESERVING INDUSTRIAL HERITAGE IN MS
The case of Usina “Assucareira” Santo Antônio

Vivianne Maria de Freitas[1]

Resumo
Este estudo analisa a Usina “Assucareira” Santo Antônio como patrimônio industrial de Mato Grosso do Sul, abordando sua história, arquitetura, estado de conservação e necessidade de preservação. O objetivo é compreender suas transformações e os desafios para sua manutenção. A metodologia adotada utiliza revisão bibliográfica e análise documental. Os resultados indicam perda de elementos arquitetônicos e degradação devido à falta de intervenções adequadas. Conclui-se que a preservação desse patrimônio é essencial para a memória regional, exigindo políticas públicas e conscientização para garantir sua permanência.
Palavras-chave: patrimônio industrial, Usina Assucareira Santo Antônio, preservação, restauro, Mato Grosso do Sul.

Abstract
This study analyzes the Usina “Assucareira” Santo Antônio as an industrial heritage site in Mato Grosso do Sul, exploring its history, architecture, conservation status, and the need for preservation. The objective is to understand its transformations and the challenges of its maintenance. The methodology includes bibliographic review and documentary analysis. The results indicate the loss of architectural elements and degradation due to the lack of proper interventions. It is concluded that preserving this heritage is essential for regional memory, requiring public policies and awareness to ensure its permanence.
Keywords: industrial heritage, conservation, restoration, Usina Assucareira Santo Antônio, Mato Grosso do Sul.

1 Mestranda em Turismo e Patrimônio pela Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP, em andamento) e Arquiteta e Urbanista pela Centro Universitário Unigran Capital (Unigran Capital, 2022).

Introdução

O patrimônio industrial, enquanto segmento do patrimônio cultural, possui um caráter particularmente relevante para a compreensão das transformações econômicas, sociais e tecnológicas que marcaram a história do Brasil. Este patrimônio remonta à Revolução Industrial, quando o país, especialmente a partir do século XIX, começou a adotar as inovações tecnológicas e a expandir suas atividades industriais, deixando um legado material que, por meio de suas edificações, ilustra os avanços produtivos e a modernização da sociedade brasileira. As construções industriais históricas, que se estendem por diversas partes do território nacional, representam marcos fundamentais no processo de industrialização, sendo testemunhos diretos da adaptação da arquitetura e da engenharia aos novos paradigmas produtivos. Derruau (1977, p. 28) caracteriza os espaços industriais e suas particularidades:

> À atividade industrial está implícita a existência de um edifício de produção, normalmente a fábrica, que está associada a uma técnica, a um modo de produção. Esta atividade implica também a exploração de recursos energéticos e a criação de infra-estruturas e de edifícios de apoio, como bairros habitacionais.
>
> Apresenta-se também relacionada com uma organização social especifica, existindo um modo de vida industrial com horários, migrações diárias e concentração de pessoas.
>
> As exigências específicas dos espaços industriais, bem como as questões de segurança, desenvolveram um tipo de arquitetura particular. Os materiais e sistemas de construção foram evoluindo a par da própria indústria e mostraram-se pioneiros no âmbito da engenharia e da arquitetura. Ao longo do tempo, esta atividade desenvolveu-se paralelamente à evolução tecnológica e foi-se fixando como parte integrante do sistema econômico, social e político, e delas estão dependentes estes parâmetros da sociedade, entre outros (Derruau, 1977, p. 28).

No Brasil, a preservação do patrimônio industrial histórico tem sido um desafio contínuo, principalmente considerando a rápida urbanização e a constante transformação do espaço urbano e rural. Muitas dessas edificações, como fábricas, usinas, armazéns e ferrovias, desempenharam papéis centrais na configuração das cidades e na estruturação da economia nacional, principalmente nas regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste, onde se concentraram as primeiras atividades industriais. A relevância dessas construções não se limita ao seu valor arquitetônico, mas também à sua função social e econômica, que reflete a história do trabalho, da produção e das transformações tecnológicas no país. Cossons (1978) enfatiza o potencial de reutilização dos edifícios industriais históricos para funções contemporâneas, como espaços culturais, habitação, escritórios, hospedagem e atividades turísticas. Além disso, destaca a possibilidade de sua conversão em museus dedicados à ciência e tecnologia ou, quando viável, a preservação in situ, assegurando a integridade das relações espaciais e funcionais originais. Essas iniciativas não apenas contribuem para a revitalização de áreas degradadas, mas também garantem a permanência do valor essencial desses bens, seja em termos de sua arquitetura, tecnologia ou paisagem, promovendo sua integração ao contexto atual sem comprometer sua essência histórica.

Em Mato Grosso do Sul, o patrimônio industrial histórico se encontra intimamente ligado à história do desenvolvimento agrícola e industrial do Estado. De acordo com Freitas (2022), as primeiras edificações industriais que surgiram na região, sobretudo a

Figura 1 - Fachada da Usina. Fonte: Silvana Coelho, 2023.

partir do final do século XIX e início do século XX, são representantes desse processo de transformação e de inserção da economia local em um contexto mais amplo de produção agrícola e industrial. A preservação dessas edificações não apenas valoriza a história do desenvolvimento regional, mas também permite uma reflexão sobre os impactos sociais e ambientais gerados pelas atividades produtivas que ali ocorreram.

O patrimônio industrial de Mato Grosso do Sul é composto por edificações que, embora muitas vezes relegadas ao esquecimento ou à deterioração, são importantes marcos de uma época em que a região se consolidou como parte do processo de modernização do Brasil. Freitas (2022) cita que um exemplo significativo desse patrimônio é a Usina “Assucareira” Santo Antônio, localizada em Miranda. Construída em 1929, a usina representa uma das mais antigas e expressivas instalações industriais do Estado, sendo um dos primeiros exemplos de industrialização da produção de açúcar na região. Suas características arquitetônicas, com traços típicos das construções industriais da época, revelam a adaptação das edificações às necessidades da produção, incorporando a funcionalidade e a simplicidade que marcaram as construções desse tipo.

A Usina Assucareira Santo Antônio foi tombada como patrimônio histórico por meio do Decreto nº 12.391, de 13 de agosto de 2007, e inscrita no Livro do Tombo Histórico do Estado de Mato Grosso do Sul. Esse reconhecimento formal não apenas valida sua importância histórica, mas também estabelece um compromisso com a preservação de um elemento vital da memória industrial e da história da região. O tombamento da usina destaca sua relevância cultural e arquitetônica, indicando a necessidade urgente de implementar medidas de conservação para evitar sua deterioração e assegurar sua continuidade como um importante testemunho da história econômica de Mato Grosso do Sul.

A preservação do patrimônio industrial histórico é uma forma de valorizar e entender a evolução do processo produtivo e os impactos dessa transformação no espaço urbano e rural. Essas edificações não são apenas testemunhas do passado, mas também instrumentos de educação histórica e cultural, que permitem a reflexão sobre a história da industrialização e a preservação de um legado que, ao ser conservado, contribui para o fortalecimento da identidade cultural e histórica da região e do país. Este artigo tem como objetivo analisar as características arquitetônicas da Usina Assucareira Santo Antônio, destacando sua relevância dentro do patrimônio industrial. Além disso,

Figura 2 - Torre central. Fonte: Alisson Campos, 2023.

busca-se compreender os aspectos construtivos, estilísticos e funcionais que a tornam um bem cultural de grande valor histórico. A pesquisa também enfatiza a importância da preservação desse patrimônio como parte integrante da memória e identidade local.

O patrimônio industrial em Mato Grosso do Sul

O patrimônio industrial de Mato Grosso do Sul representa uma parte essencial da história do estado, refletindo sua trajetória econômica e social. Essas construções e estruturas estão ligadas ao desenvolvimento da agroindústria, da mineração, do transporte ferroviário e da produção energética. Preservá-las é fundamental para compreender a modernização da região e a formação de suas cidadesA industrialização no estado teve início no final do século XIX e começo do século XX, impulsionada pela ferrovia Noroeste do Brasil (NOB), que conectou Mato Grosso do Sul a outras regiões do país, facilitando o transporte de produtos e incentivando a criação de usinas, fábricas e galpões (Oyamada; Lima, 2015, p. 75). O crescimento industrial se espalhou por cidades como Corumbá, Campo Grande, Aquidauana e Três Lagoas, estimulando setores como a mineração, a produção sucroalcooleira e o beneficiamento de carne e couro.

As edificações industriais sul-mato-grossenses possuem características marcantes, como o uso de tijolos maciços, madeira de lei e estruturas metálicas. Muitas delas foram erguidas próximas a ferrovias e rios, seguindo uma organização espacial funcional, com espaços amplos para acomodação de maquinários e trabalhadores. Algumas construções incorporaram influências arquitetônicas como o *Art Déco* e o Ecletismo, refletindo o contexto da época (Freitas, 2022, p. 3).

Ao longo do tempo, diversas indústrias foram desativadas devido a mudanças tecnológicas e econômicas, levando ao abandono de muitas dessas edificações. No entanto, algumas delas foram reconhecidas como patrimônio cultural e tombadas para garantir sua preservação.

Atualmente, Mato Grosso do Sul conta com um número significativo de bens industriais tombados, que ajudam a preservar a memória e a história da industrialização do estado. Entre os mais notáveis está o Complexo Ferroviário de Campo Grande, que

Figura 3 - Paredes em tijolos maciços e pedra. Fonte: Alisson Campos, 2023.

inclui a antiga estação ferroviária e as oficinas da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Esse conjunto arquitetônico foi fundamental para o crescimento da cidade e teve papel decisivo no desenvolvimento do transporte ferroviário e na integração do estado com o restante do país. Outro importante patrimônio é a Usina Açucareira Santo Antônio, localizada em Miranda, fundada em 1929, que foi crucial para o desenvolvimento do setor sucroalcooleiro da região (Freitas, 2022, p. 2). Esta usina, que operou por cerca de cinquenta anos, é um marco da economia local e ainda preserva características arquitetônicas significativas, como sua chaminé e a estrutura de galpões. Em Corumbá, destaca-se a Usina Termelétrica, um importante marco da industrialização local, que fornecia energia tanto para a cidade quanto para a ferrovia, refletindo a estreita relação entre a produção de energia e a indústria na época. Também em Corumbá, o patrimônio industrial inclui a Fábrica de Cimento Itaú, que foi uma das principais indústrias de cimento da região, vital para a construção civil e para o crescimento urbano local. Mais recentemente, a Padaria Cuê, localizada em Porto Murtinho, foi tombada como patrimônio histórico e cultural do estado. Fundada no início do século XX, essa padaria, que atualmente funciona como museu, representa uma das mais antigas e tradicionais indústrias de pequeno porte da região. Ela simboliza o comércio e a produção local de alimentos e é um exemplo do papel das pequenas indústrias na formação da economia sul-mato-grossense. Seu tombamento como patrimônio visa preservar a memória de uma atividade histórica, agora ressignificada como um espaço cultural.

A história por trás do patrimônio: Usina Assucareira Santo Antônio

A Usina Assucareira Santo Antônio (Figura 1) foi fundada em 21 de julho de 1929, na cidade de Miranda, Mato Grosso do Sul. Sua construção foi obra do imigrante italiano Pedro Paletto, que atuou sob a orientação de sócios locais, entre eles Antônio Ferreira Cândido, José Theófilo de Araújo, Egino Guedes e Francisco e Angelo Rebuá. A instalação foi erguida em uma área de 4,8 mil metros quadrados, tendo como principal objetivo a produção de açúcar e álcool a partir da cana-de-açúcar cultivada na região (Freitas, 2022, p. 2). A usina se consolidou como um dos pilares econômicos de Miranda, oferecendo empregos diretos e indiretos para a população local.

Durante seus cinquenta anos de operação, a usina tornou-se uma das maiores do estado, chegando a produzir cem mil sacos de açúcar por ano. Aproximadamente 400 pessoas trabalhavam nos canaviais, enquanto outras 40 eram responsáveis pela

operação das máquinas e outros serviços internos. A diversidade de trabalhadores era notável, com a presença de imigrantes russos, portugueses, japoneses, indígenas e outros, refletindo a importância da usina para a formação do tecido social e econômico local (Nascimento, 2021).

De acordo com a entrevista desenvolvida em vídeo por Nascimento, a produção de açúcar era alimentada pelas plantações de cana nos arredores de Miranda, e a usina também dependia de lenha proveniente das regiões vizinhas. Durante seu auge, a usina chegou a comprar cana de cinco diferentes canaviais, e com o esgotamento das plantações locais, passou a adquirir cana de chacareiros, impulsionando ainda mais a economia da cidade. A infraestrutura de suporte, como os encanamentos subterrâneos e o poço artesiano construído pelos imigrantes portugueses, era um reflexo do nível tecnológico presente na fábrica.

A ferrovia Noroeste do Brasil teve papel crucial no desenvolvimento da usina, tanto na aquisição de máquinas pesadas, como o alambique de cobre e as moendas de bronze, quanto na exportação dos produtos, que eram transportados para centros urbanos importantes, como São Paulo, Bauru e Santos.

A Usina teve diversos proprietários ao longo de sua história, mas, em 1972, encerrou suas atividades após a tentativa de modernização, quando foi comprada pelo proprietário da marca Açúcar União. Apesar dos investimentos em novos maquinários e tanques, a produção não atingiu os resultados esperados, levando ao fechamento definitivo da usina. Esse evento marcou o início de um período de declínio econômico para Miranda, com o sucateamento das instalações e a demissão em massa de trabalhadores (Nascimento, 2021).

Além do impacto econômico, a usina também deixou um legado cultural significativo para a população local. Uma das memórias mais marcantes para os trabalhadores era a cota de açúcar que recebiam ao final de cada jornada, simbolizando a conexão entre a usina e a comunidade (Nascimento, 2021).

Figura 4 - Elementos arquitetônicos da fachada. Fonte: Douglas Gonçalves di Pilla, 2019.

Figura 5 - Chaminé. Fonte: Luis Ramao Santos, 2022.

Em 13 de agosto de 2007, a Usina Assucareira Santo Antônio foi tombada como patrimônio histórico pelo Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, reconhecendo sua importância histórica e cultural. No entanto, até o momento, os projetos de restauro da edificação não saíram do papel, e a estrutura permanece em estado de deterioração, representando um desafio para sua preservação.

A arquitetura por trás do patrimônio: Usina Assucareira Santo Antônio

As edificações industriais históricas apresentam características arquitetônicas distintas que refletem tanto sua funcionalidade quanto a estética de sua época. Um padrão recorrente em fábricas era a presença de uma torre central, que se destacava no conjunto volumétrico e enfatizava a entrada principal (figura 2). Essa torre, além de reforçar a verticalidade da construção por meio de elementos em relevo ou aberturas verticais, frequentemente exibia o nome da empresa e, em alguns casos, um relógio, representando a disciplina e o controle temporal característicos do mundo industrial (Correia, 2010, p. 17).

Em relação às técnicas construtivas, a padronização dos materiais e métodos era uma característica marcante dessas edificações. O uso da alvenaria de tijolos aparentes era comum, combinado com estruturas em ferro fundido ou aço, garantindo robustez e durabilidade (Meneguello et al., 2007). Muitas dessas estruturas metálicas eram importadas da Europa e montadas no Brasil, evidenciando a influência estrangeira

no desenvolvimento industrial do país. As coberturas, frequentemente compostas por estruturas metálicas ou de madeira, seguiam modelos típicos, como os telhados em shed ou em duas águas repetidas lado a lado, proporcionando ventilação e iluminação adequadas aos ambientes fabris.

Antes da disseminação da eletricidade, a iluminação natural era um aspecto fundamental no projeto desses edifícios. Para garantir ambientes internos bem iluminados e aumentar a eficiência do trabalho, utilizavam-se grandes aberturas nas fachadas, além de recursos como iluminação zenital, que permitia a entrada de luz pelo teto. Essa solução arquitetônica não apenas melhorava as condições de trabalho, mas também reduzia os custos operacionais, tornando a produção mais eficiente (Serrano, 2010).

A Usina Assucareira Santo Antônio é um exemplar significativo da arquitetura industrial do início do século XX, com características que refletem tanto as necessidades funcionais da produção de açúcar quanto as influências dos estilos arquitetônicos em alta na época, como o ecletismo e o *Art Déco*. O edifício foi projetado com uma tipologia simplificada, própria das construções industriais, destacando-se pelo seu grande galpão retangular, com uma torre central, pé-direito triplo, um pavimento principal e um mezanino (Freitas, 2022, p. 2).
As paredes da usina são compostas por alvenaria de pedra e tijolos maciços, material amplamente utilizado nas construções industriais da época, conferindo robustez à estrutura (Figura 3). A escolha por essa técnica construtiva é um reflexo da funcionalidade e durabilidade que eram essenciais para as instalações industriais. O projeto arquitetônico da usina, apesar de sua simplicidade, apresenta uma imponente presença, com formas que transmitem a ideia de grandeza e eficiência, próprias de uma fábrica de porte significativo (Freitas, 2022).

A arquitetura da usina também revela elementos característicos do estilo *Art Déco*, especialmente nas formas geométricas e na ornamentação discreta, que adicionam sofisticação ao edifício sem comprometer sua função primordial como uma unidade industrial (Figura 4). Esses detalhes estéticos são menos evidentes em relação a outras construções do período, mas estão presentes em elementos como as molduras e os acabamentos das aberturas, que conferem à usina um caráter distinto e único.

Figura 6 - Cobertura. Fonte: Renan Louzada, 2023.

Figura 7 - Árvores crescendo nas paredes. Fonte: Aline Althoff, 2022.

Um dos elementos mais emblemáticos da Usina Assucareira Santo Antônio é sua chaminé, que se destaca tanto pela sua altura quanto pela sua peculiaridade. De acordo com vídeos de entrevistas com ex-trabalhadores da usina, inicialmente construída com um erro de nível, a chaminé precisou ser desmontada parcialmente e reconstruída para atingir a altura desejada. Esse incidente, embora tenha representado um desafio técnico para os construtores da época, acabou tornando a chaminé um símbolo da história da edificação. A chaminé, com suas duas tonalidades distintas, é um dos detalhes arquitetônicos mais marcantes da usina, simbolizando a perseverança e a adaptação da construção aos desafios que surgiram durante sua edificação (Nascimento, 2021) (Figura 5).

Além disso, a usina possuía outros elementos arquitetônicos inovadores para a época, como encanamentos subterrâneos com registros de bronze e metal, e um poço artesiano que fornecia água para o funcionamento da fábrica. Esses detalhes estruturais eram fundamentais para o funcionamento eficiente da produção e evidenciam o nível de sofisticação tecnológica que a usina alcançou durante o período de sua operação (Nascimento, 2021).

A estrutura metálica de cobertura, que além de suportar o peso do telhado, também serve como uma importante componente da edificação, confere à usina uma característica única em termos de construção industrial. A utilização de ferro e aço como elementos estruturais reforça a solidez do edifício, permitindo que ele resista às intempéries e ao desgaste do tempo.

Em termos gerais, a Usina Assucareira Santo Antônio apresenta uma arquitetura que alia funcionalidade e estética, refletindo a importância da indústria no contexto socioeconômico de Miranda e de Mato Grosso do Sul. A preservação de suas características arquitetônicas é fundamental para garantir que o legado da usina seja mantido, não apenas como um testemunho da evolução industrial da região, mas também como um ícone da arquitetura e da história local.

Figura 8 - Danos da chaminé. Fonte: Alisson Campos, 2023.

O atual estado da Usina Assucareira Santo Antônio

A Usina Assucareira Santo Antônio é um importante marco histórico e arquitetônico, contudo, seu estado de conservação atual é preocupante. Apesar de ter sido tombada como patrimônio histórico pelo Governo do Estado 2007, a usina enfrenta um avançado processo de deterioração, resultado de anos de abandono, falta de manutenção adequada e ausência de medidas efetivas de preservação.

As características arquitetônicas originais da usina, embora ainda reconhecíveis, estão gravemente comprometidas. O grande galpão retangular, com seu pé-direito triplo, apresenta sérios danos estruturais. A cobertura metálica, que desempenhava um papel crucial tanto funcional quanto estético, encontra-se em colapso total, desabada em sua totalidade, deixando o edifício completamente exposto às ações do clima (Figura 6). Esse colapso compromete não apenas a integridade da construção, mas também expõe as paredes internas e os poucos elementos decorativos restantes à ação direta das intempéries.

As paredes de alvenaria de pedras e tijolos maciços, que outrora conferiam robustez ao edifício, hoje revelam sinais evidentes de desgaste. A erosão dos tijolos, causada pela umidade e pela ação do tempo, resultou em fissuras e rachaduras consideráveis, comprometendo a estabilidade das estruturas verticais. A árvore que cresceu encostada na parede lateral da Usina se fundiu às estruturas, aumentando o risco de danificação estrutural ou desabamento parcial desta parede, além de figueiras crescendo por toda a extensão das outras paredes da edificação, destruindo-as com o tempo (Figura 7). Também há indícios de remoção de componentes metálicos, como vigas e suportes, provavelmente retirados ao longo das décadas para revenda ou reutilização, o que agrava ainda mais a fragilidade estrutural.

Um dos elementos mais icônicos da Usina Assucareira Santo Antônio é sua chaminé, que se destacava tanto pela altura quanto pela peculiaridade de suas duas tonalidades, resultado de uma reconstrução após um erro de nível durante sua construção original. Hoje, a chaminé exibe grandes trincas em sua superfície, indicando risco iminente de colapso (Figura 8). A perda dessa estrutura representaria um dano irreparável ao conjunto arquitetônico e ao simbolismo histórico da usina.

Figura 9 - Estado das aberturas. Fonte: Maecio Xaxim, 2021.

Outros elementos arquitetônicos também estão à beira da ruína. O mezanino, anteriormente sustentado por uma complexa estrutura metálica, apresenta partes completamente comprometidas pela ferrugem e, em algumas áreas, já não existe mais. As aberturas das fachadas, que seguiam padrões estilísticos inspirados no *Art Déco*, perderam grande parte dos detalhes ornamentais, e muitas molduras estão destruídas ou severamente danificadas (Figura 9).

O sistema de encanamento subterrâneo, que incluía registros de bronze e metal, também foi parcialmente saqueado ao longo dos anos, restando apenas fragmentos corroídos. O poço artesiano, outrora essencial para o funcionamento da usina, encontra-se lacrado, sem qualquer plano de reativação ou restauro (Nascimento, 2021).

Considerações finais

O estudo sobre a Usina Assucareira Santo Antônio e o patrimônio industrial de Mato Grosso do Sul evidencia a relevância dessas estruturas não apenas como testemunhos materiais do processo de industrialização no estado, mas também como elementos fundamentais da memória coletiva. A arquitetura industrial, muitas vezes subestimada em sua importância histórica e estética, representa um capítulo essencial da evolução econômica e social da região, refletindo as transformações tecnológicas e culturais que moldaram seu desenvolvimento.

A análise realizada demonstrou como a Usina Assucareira Santo Antônio, assim como outros bens industriais tombados, apresenta características arquitetônicas singulares, fortemente vinculadas às necessidades funcionais da época e às influências estilísticas do início do século XX. No entanto, também se constatou um avançado estado de deterioração em diversos aspectos da estrutura, comprometendo sua integridade física e seu valor patrimonial. A perda de elementos originais, as modificações inadequadas e a ação do tempo tornaram urgente a implementação de políticas de conservação e restauro que garantam a preservação desse legado.

A necessidade de preservação do patrimônio industrial transcende a simples manutenção de edifícios antigos. Esses espaços possuem um potencial significativo para a requalificação urbana, podendo ser integrados a novas funções que respeitem sua memória histórica e, ao mesmo tempo, contribuam para o desenvolvimento econômico e social das comunidades locais. O exemplo de outras regiões que adotaram estratégias bem-sucedidas de reuso adaptativo demonstra que a conservação do patrimônio industrial pode gerar benefícios culturais, turísticos e educativos, consolidando-se como um vetor de desenvolvimento sustentável.

Além disso, a pesquisa evidenciou a carência de políticas públicas eficazes voltadas para o patrimônio industrial sul-mato-grossense. Embora o tombamento represente um passo importante para o reconhecimento desses bens, ele não é, por si só, suficiente para garantir sua proteção. O envolvimento de diferentes agentes – poder público, iniciativa privada e sociedade civil – é essencial para que estratégias de preservação sejam viabilizadas e para que se estabeleça um modelo de gestão eficiente, capaz de assegurar a longevidade dessas edificações.

Por fim, este estudo reforça a importância da valorização do patrimônio industrial como parte da identidade cultural de Mato Grosso do Sul. A Usina Assucareira Santo Antônio, assim como outras estruturas industriais tombadas, carrega consigo não apenas a materialidade da produção açucareira e industrial da região, mas também as narrativas das pessoas que ali trabalharam e contribuíram para o desenvolvimento local. Seu resgate e preservação representam um compromisso com a história, com a memória coletiva e com as futuras gerações, garantindo que esse legado não se perca no tempo, mas continue a inspirar e ensinar sobre as raízes e os caminhos trilhados pelo estado.

Referências

BRAGHIROLLI, Ângelo. Patrimonio industrial en Brasil. *DEARQ - Revista de Arquitectura / Journal of Architecture*, Bogotá, v. 6, p. 158-171, 2010. Universidad de Los Andes.

CORREIA, Telma de Barros. O art déco na arquitetura brasileira. *Revista UFG*, v. XII, n. 8, 2010.

COSSONS, Neil. *BP book of industrial archaeology*. London: David and Charles, 1975. 502 p.

DERRUAU, Max. *Geografia humana*. Portugal: Editorial Presença, 1977. 2 v. (Biblioteca de Textos Universitários).

FREITAS, Vivianne Maria de; CHAPARRO, Giovane Teodoro de Brito. *Patrimônio industrial em Mato Grosso do Sul: existe?* [S.l.: s.n.], [s.d.].

FUNDAÇÃO DE CULTURA DE MATO GROSSO DO SUL. *Relação de bens materiais e imateriais do Estado do Mato Grosso do Sul*. Mato Grosso do Sul: FCMS, 2021. 23 p.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN*. Brasília: [s.n.] [s.d.]. 14 p.

MENEGUELLO, Cristina et al. Demolição de galpões industriais na Mooca: descaso e impunidade. *Vitruvius*, São Paulo, 2007.

MENEGUELLO, Romolo; CORREIA, Telma de Barros; SERRANO, Luiz. *A identidade do patrimônio industrial edificado*. PUC-Rio, 2011, p. 49-79.

ROSA, Carolina Lucena. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. In: *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo, 2011.

SERRANO, Ana. *Reconversão de espaços industriais: três projectos de intervenção em Portugal*. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Instituto Superior Técnico, Lisboa. Disponível em: https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395142134689/Ana%20Serrano%20-%20Disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf. Acesso em: 6 mar. 2025.

USINA Açucareira Santo Antônio (Miranda-MS). [S.l.: s.n.], 2021. Disponível em: https://youtu.be/4VIK0vOEhwk?si=qkROZbfcVvQ8fQJW. Acesso em: 6 mar. 2025.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS ALVENARIAS DE TIJOLO APARENTE NO CONJUNTO INDUSTRIAL DA MAESA

STATE OF CONSERVATION OF EXPOSED BRICK MASONRY IN THE INDUSTRIAL COMPLEX OF MAESA

Taísa Festugato[1] e Lucas Bernardes Volpatto[2]

Resumo
Este artigo apresenta a análise das condições de conservação das alvenarias de tijolo aparente no conjunto industrial da Metalúrgica Abramo Eberle S.A. (MAESA), em Caxias do Sul, RS. Reconhecido como patrimônio municipal, o conjunto representa um dos mais significativos exemplares de arquitetura industrial em alvenaria exposta no estado. A metodologia adotada combinou Observação Visual Objetiva (OVO) nas fachadas e ambientes internos, com registro em fichas de identificação, e pesquisa bibliográfica sobre manifestações patológicas e o contexto histórico da indústria. Os resultados permitiram identificar as principais causas das degradações, relacionadas a fatores construtivos, ambientais e ao abandono recente. O estudo busca subsidiar futuras intervenções, contribuindo para a preservação do caráter histórico e arquitetônico do bem.
Palavras-chave: tijolo aparente, patrimônio industrial, restauração.

Abstract
This article presents an analysis of the conservation conditions of exposed brick masonry in the industrial complex of Metalúrgica Abramo Eberle S.A. (MAESA), located in Caxias do Sul, Brazil. Recognized as municipal heritage, the complex is one of the most significant examples of industrial architecture featuring exposed brick masonry in the state. The adopted methodology combined On-Site Visual Observation (OVO) of façades and interior spaces, recorded through identification forms, and bibliographic research on material deterioration and the historical context of the industry. The results identified the main causes of deterioration, related to constructive, environmental factors, and recent abandonment. This study aims to support future conservation interventions, contributing to the preservation of the historical and architectural value of the complex.
Keywords: exposed brick masonry, Industrial heritage, restoration.

1Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP) , Centro de Estudos em Património Arquitetònico (CEAPA), Portugal. Membro do ICOMOS jovem/ Vazquez Arquitetos..
2 Studio 1 Arquitetura.

Introdução

> [...] o tijolo é um material intimamente relacionado com o caráter industrial, pois era empregado, com frequência, nas fábricas inglesas do século XIX, ou seja, no berço da industrialização. Assim, seu uso nunca foi descartado nos edifícios industriais; pelo contrário, esteve associado aos novos materiais como elemento de vedação, quase sempre usado de maneira aparente pela expressividade de sua textura e pela busca ideológica da verdadeira natureza do material (Costa, 2001, p. 52).

O tijolo passou a desempenhar um novo papel na arquitetura após a Revolução Industrial, graças a novos métodos de produção que possibilitaram o uso do mesmo, não apenas pela sua função estrutural, mas também pela função decorativa. Surgem então indústrias, principalmente na Inglaterra e na Alemanha, que utilizam o tijolo aparente para traduzir o caráter fabril (Pevsner,1975). No Brasil, vários exemplares ilustram essa solução, como as Indústrias Matarazzo e a fábrica de Tambores convertida no SESC Pompeia.

Segundo Costa (2001), no Rio Grande do Sul, as fábricas com este padrão foram mais raras, sendo recorrente edificações ecléticas e o uso da linguagem colonial em edificações industriais. Assim, as edificações com diferentes apelos visuais ganharam grande relevância no estado e ajudaram a introduzir elementos da arquitetura moderna nas cidades gaúchas. Neste contexto, a Metalúrgica Abramo Eberle S.A. se destacou como um exemplar de arquitetura industrial de vanguarda, ao apresentar estrutura de concreto armado com tijolo em uma grande área urbana com ruas e praças internas.

Iniciado em 1945, o conjunto atual da MAESA é resultado de um processo de construções, ampliações e alterações que foram ocorrendo durante as seis décadas de existência do edifício, tendo como elemento integrador a solução de revestimento em tijolo aparente. Tombado em 2015 o conjunto foi doado ao município, porém apenas completamente desocupado de seu uso industrial em 2019. A municipalidade desenvolveu o *masterplan* para a reabilitação de novo uso, uma vez que o centro da cidade se estendeu ao redor do conjunto e o uso fabril não é mais viável.

O estudo do *masterplan* desenvolvido pelo escritório Vazquez Arquitetos (Festugato e Vazquez, 2024) define que a unidade visual do conjunto se dá pelo uso de tijolo aparente em quase todas as edificações. Com mais de 53.000 metros quadrados, é composto por 19 blocos construídos em períodos distintos, com soluções e tipologias variadas, a materialidade de tijolo se torna um elemento marcante e significativo para definir a linguagem do conjunto. O mesmo *masterplan* mostra que os edifícios apresentam características estéticas e técnicas bastante diferentes, sendo o lado leste o mais antigo e de maior relevância histórica, abrigando edifícios com projetos arquitetônicos cadastrados que serviram às principais funções da fábrica. Já os edifícios do lado oeste são a maioria galpões sem projeto prévio que serviam para depósitos ou apoio de serviços.

Este trabalho se propõe a compreender os processos aplicados para restauração de alvenarias de tijolo a vista avaliando *in situ* as manifestações patológicas presentes nas edificações do conjunto da MAESA. Este trabalho é uma parte dos estudos sobre a edificação da MAESA desenvolvida pela autora, que atuou no desenvolvimento do *masterplan* para reabilitação e reocupação do bem. Neste trabalho serão cadastradas as principais manifestações patológicas presentes nas alvenarias no conjunto e estudadas as orientações para sua restauração.

Figura 1- Foto aérea. MAESA. (Festugato e Vazquez, 2024, pg. 108).

Metodologia

A investigação das condições das alvenarias de tijolo aparente foi realizada por meio da metodologia de Observação Visual Objetiva (OVO), aplicada tanto nas fachadas quanto nos ambientes internos dos edifícios que compõem o conjunto da MAESA. O levantamento foi sistematizado por meio de fichas de identificação específicas para cada bloco, nas quais foram registradas as principais manifestações observadas, suas localizações, características e prováveis causas.
A análise *in situ* foi complementada por uma pesquisa bibliográfica que abordou dois eixos principais:

1. As manifestações patológicas em alvenarias de tijolo aparente, com base em autores especializados na área de conservação e restauro de bens edificados;
2. O contexto histórico da cidade de Caxias do Sul e a trajetória da indústria metalúrgica Abramo Eberle S.A. (MAESA), com o objetivo de compreender a relevância do conjunto no desenvolvimento urbano e industrial da região, bem como as especificidades construtivas associadas à sua arquitetura fabril.

Essa abordagem integrada permitiu não apenas identificar e classificar as manifestações patológicas observadas, mas também compreender os fatores históricos, construtivos e ambientais que contribuíram para o atual estado de conservação das alvenarias, proporcionando fundamentos técnicos para futuras intervenções de conservação e restauro.

Destaca-se, ainda, a necessidade de aprofundamento dos estudos por meio de mapeamento de danos mais detalhados e ensaios laboratoriais, que não foram viabilizados nesta etapa, mas são fundamentais para a definição de diretrizes precisas de intervenção.

Contexto histórico

No final do século XIX, o processo de industrialização e as guerras na Europa contribuíram para o crescimento do desemprego e da miséria, levando diversos governos europeus a incentivar a imigração para a América. Caxias do Sul começou a ser colonizada em 1875, com a chegada dos primeiros imigrantes italianos, trazidos ao Rio Grande do Sul sob incentivo do Império Brasileiro. Os imigrantes trouxeram consigo sua cultura, incluindo as técnicas construtivas tradicionais.
As primeiras edificações foram erguidas em pedra e madeira, materiais abundantes na região e próprios da tradição construtiva dos italianos do Vêneto. O uso do tijolo surgiu como uma terceira alternativa, inicialmente produzido de forma artesanal e, mais tarde, de maneira industrializada, ainda que pouco empregado de forma aparente nas construções da época (Posenato, 1983, p. 142-146).

O crescimento de Caxias do Sul foi intensificado a partir de 1910, com a chegada da ferrovia, que impulsionou a integração da cidade com outras regiões do país, promovendo o desenvolvimento da indústria, do comércio e a expansão urbana. A região consolidou-se como um polo de beneficiamento de produtos agrícolas, principalmente da uva, tornando-se referência nacional na produção vitivinícola. Esse cenário favorável também estimulou a criação de pequenas indústrias, dispersas no tecido urbano da cidade.

A partir da década de 1930, surgiram as primeiras preocupações com a racionalização dos métodos construtivos e as questões estéticas dos edifícios industriais. As estruturas de entrepiso em concreto armado e os fechamentos em alvenaria de tijolos rebocados passaram a ser amplamente utilizados. Na década de 1940, impulsionado pelos efeitos da Segunda Guerra Mundial, o setor industrial de Caxias do Sul viveu um período de crescimento acelerado, marcado pela implantação de grandes complexos industriais, como a Fábrica 2 da Metalúrgica Abramo Eberle S.A. (MAESA).

Metalúrgica Abramo Eberle S.A.(MAESA)

A história da metalúrgica remonta a uma pequena funilaria de madeira localizada no centro de Caxias do Sul, adquirida pela família Eberle em 1886. A chegada da ferrovia impulsionou significativamente o crescimento dos negócios, facilitando o transporte de matéria-prima e a comercialização dos produtos para o restante do país. Com o contínuo crescimento das atividades, a indústria expandiu suas instalações até ocupar praticamente todo o quarteirão central, o que motivou a busca por um novo espaço para a instalação de uma segunda unidade fabril.

Na década de 1940, a família Eberle adquiriu uma grande área na periferia da cidade, próxima à rodovia recém-inaugurada, refletindo a transição do transporte ferroviário para o rodoviário como principal meio de escoamento da produção industrial. Nessa nova área, além da instalação da fábrica, foi organizada uma zona operária, com lotes e praças destinadas aos funcionários, resultando em um complexo industrial que ocupava mais de 53 mil metros quadrados, distribuídos em cinco quarteirões.

Figura 2 - Primeiro bloco finalizado, 1948. Fundição. (Festugato e Vazquez, 2024, pg. 49).

O primeiro edifício do conjunto foi concluído em 1948 e abrigou o grande pavilhão da fundição, caracterizado por um vão livre de 20 metros, solucionado por uma cobertura em arco e duas naves laterais com vãos de 10 metros, implantado no centro do lote. Os edifícios, fortemente influenciados pela arquitetura industrial inglesa, utilizavam estrutura de concreto armado e fachadas em tijolo aparente, reforçando o caráter fabril e estético do conjunto.

Com o crescimento acelerado da indústria, novos pavilhões foram edificados nos anos seguintes, mantendo as mesmas características construtivas em estrutura de concreto e alvenaria de tijolo aparente, até o completo fechamento do quarteirão no lado leste da cidade, na década de 1960. Apesar das diversas modificações realizadas ao longo dos anos, os edifícios conservaram a linguagem arquitetônica e o caráter fabril, caracterizados pela sobriedade, monumentalidade e expressividade das fachadas em tijolo aparente.

Segundo Costa (2013, p. 23), “são as enormes superfícies em tijolos aparentes os elementos mais expressivos do complexo, conferindo-lhe uma carga poética que se relaciona diretamente com o caráter industrial.

Manifestações Patológicas das alvenarias de tijolo aparente

No campo da reabilitação do patrimônio, diversos termos aplicados à avaliação do estado de conservação de um bem são emprestados das ciências médicas, como é o caso da palavra patologia. Essa associação ocorre porque, ao surgirem essas manifestações, devem ser analisadas as causas que provocam tais efeitos, assim como na medicina é realizado um diagnóstico para identificar as origens de uma enfermidade (Fiorani, 2007, p. 23). No entanto, considerando que o edifício não está “doente”, o uso do termo patologia pode gerar interpretações equivocadas, sendo mais adequado adotar a expressão manifestações patológicas.

Uma alvenaria de tijolo aparente pode apresentar desempenho técnico e aparência estética insatisfatórios em relação à sua concepção original. Essas manifestações podem ser de diversas naturezas, sendo as mais recorrentes: fissuração, eflorescências, desagregação, erosão, umidade e manchas.

Fissuração

Segundo Resende (2017), a fissuração é a manifestação mais frequente em fachadas de alvenaria aparente, normalmente associada a causas mecânicas, como deformações estruturais provocadas por falhas de projeto ou execução, ou ainda por agentes externos, como intempéries e vibrações. Os erros de concepção ou execução incluem, principalmente, a ausência de juntas de dilatação ou a presença de zonas de concentração de tensões, o que pode provocar fissuras tanto nos tijolos quanto nas juntas de argamassa.

As fissuras, quando apresentam aberturas de até 0,5 mm e encontram-se estabilizadas, não acarretam riscos estruturais, representando apenas comprometimento estético. A partir de aberturas entre 0,5 mm e 1,0 mm, são caracterizadas como trincas, que, embora possam não indicar comprometimento estrutural imediato, sinalizam a presença de esforços atuantes sobre os componentes construtivos. Aberturas superiores a 1,0 mm caracterizam rachaduras, que podem comprometer a estabilidade da alvenaria e da edificação, exigindo intervenções mais complexas.

Eflorescências

As eflorescências são depósitos cristalinos esbranquiçados que se formam na superfície das alvenarias como resultado da evaporação de soluções aquosas salinizadas. Quando os cristais se formam abaixo da superfície, recebem a denominação de criptoflorescências. Essas manifestações estão diretamente relacionadas à presença excessiva de umidade nas alvenarias, podendo também ser ocasionadas por falhas de execução nas argamassas.

Embora causem comprometimento estético, as eflorescências não representam risco estrutural, pois não afetam a integridade do substrato das alvenarias antigas. Sua ocorrência, no entanto, indica a necessidade de investigar e solucionar as fontes de umidade que favorecem sua formação.

Desagregação

A desagregação corresponde à perda de coesão do material, manifestando-se na forma de pequenos fragmentos ou pó. Essa manifestação é, geralmente, causada pela presença de películas impermeáveis aplicadas sobre a alvenaria, que impedem a evaporação da umidade interna. A água acumulada sob essas camadas favorece a deterioração da argila na superfície dos tijolos, levando à sua desintegração.

Erosão

A erosão caracteriza-se pela perda de material na superfície do tijolo, formando lacunas que comprometem sua integridade estética e, em casos mais avançados, sua função de vedação. Essa manifestação patológica resulta da ação de agentes atmosféricos e climáticos, especialmente nas superfícies expostas sem proteção adequada.

Umidade

A presença de umidade manifesta-se por meio do desenvolvimento de musgos, líquens e lodo, que proliferam nas superfícies dos tijolos devido à presença constante de água. A principal causa dessa manifestação é a infiltração, seja por falhas na impermeabilização, por absorção capilar (umidade ascensional) ou por deficiências no escoamento de águas pluviais.

A umidade ascensional, resultante da capilaridade do solo, afeta principalmente as bases das edificações, enquanto infiltrações em pontos mais elevados costumam estar associadas a falhas em telhados, calhas e rufos, ou a degradação das juntas de argamassa.

Manchas

As manchas constituem alterações localizadas na coloração da superfície dos tijolos, podendo ser causadas por agentes químicos, vandalismo (como pichações) ou pelo uso de produtos inadequados na limpeza das superfícies. Também podem ser resultado da simples deposição de sujidades de origem diversa — orgânica, inorgânica, sintética, química ou biológica —, que se acumulam nas superfícies das alvenarias e provocam alterações estéticas e, eventualmente, físicas.

Considerações sobre a Intervenção

No processo de reabilitação das alvenarias de tijolo aparente, é fundamental realizar ensaios prévios das soluções propostas, seguindo o protocolo da progressividade, que prevê a aplicação experimental em pequenas áreas para avaliar a reação dos materiais antes da adoção em larga escala.

As intervenções devem priorizar a preservação das características originais da alvenaria, evitando procedimentos agressivos que possam comprometer o material histórico. Os tratamentos devem ser precedidos pela eliminação das causas das manifestações observadas, especialmente em casos relacionados à umidade.

Os métodos de limpeza devem ser cuidadosamente selecionados e aplicados somente com as alvenarias devidamente secas. Dentre as técnicas disponíveis, destacam-se:

- Escovação manual, para remoção de sujidades superficiais;
- Limpeza química, restrita a situações específicas e sempre precedida de testes;
- Lavagem com água sob pressão, para depósitos de maior aderência;
- Compressas de soluções químicas, aplicadas em manchas ou depósitos de difícil remoção (IPHAN, s.d.).
-

Manifestações Patológicas da alvenaria aparente na MAESA

A identificação das manifestações patológicas foi precedida pela determinação da cronologia construtiva dos edifícios e pela pesquisa histórica sobre a arquitetura e as características construtivas das alvenarias que compõem o conjunto. Observou-se um sofisticado arranjo de modulação e assentamento dos tijolos, que não apenas cumpre funções técnicas, mas também valoriza aspectos compositivos e decorativos próprios da materialidade cerâmica.

A partir desse levantamento preliminar, iniciou-se a análise visual detalhada para identificar as principais manifestações patológicas aparentes nas alvenarias. Essas manifestações foram classificadas em três grupos, segundo sua origem:

1. **Física/Mecânica**
2. **Química**
3. **Biológica**

	Natureza da anomalia		
	mecânica/ física	química	biológica
Origem	intervenções posteriores problemas de execução intemperismos	agentes agressivos (tintas, sais...) água (humidade)	microrganismos
Manifestação patológica	fissuração erosão desagregação	desagregação mancha eflorecência sujidade	manchas desagregação

Tabela 1 – causas e agentes de deterioração em alvenaria identificados na MAESA. Fonte: da autora.

No conjunto podem ser identificadas manifestações patológicas causadas principalmente por agentes externos. O uso industrial de metalurgia produz uma fuligem residual do processo produtivo que aparece principalmente nos blocos que recebiam a função de fundição e de armazenagem de resíduos. Esta patologia foi identificada separada de sujidade comum por ser uma característica específica deste modo de produção.

Caxias do Sul está localizada na região subtropical do Brasil, por isso as alterações de temperatura são bastante significativas, podendo variar mais de 15° em um dia. Esta característica climática somada ao abandono que o conjunto passou nos últimos anos e as condutas de ocupação anterior completam a relação de fatores que provocam as manifestações patológicas no conjunto.

Manifestações de Origem Mecânica

As manifestações patológicas de natureza física ou mecânica decorrem, em grande parte, da exposição das alvenarias às condições ambientais, da ausência de manutenção adequada e de intervenções construtivas inadequadas ao longo do tempo. No caso da MAESA, identificaram-se, entre as principais causas:

- Intervenções posteriores não planejadas: Alterações realizadas sem a devida consideração das cargas estruturais, como o fechamento de aberturas originais com alvenaria, resultaram em redistribuição de esforços e surgimento de fissuras.
- Ausência ou inadequação de juntas de dilatação: A falta de juntas de dilatação, especialmente nas fachadas mais expostas à radiação solar, contribui significativamente para a ocorrência de fissuração nas alvenarias. Essas juntas são essenciais para absorver as movimentações térmicas dos materiais.

- Falta de amarração entre paredes: A execução inadequada dos panos de alvenaria, sem o correto entrelaçamento dos tijolos nas quinas e encontros de paredes, favorece o surgimento de trincas e rachaduras, comprometendo a estabilidade dos elementos construtivos.

Manifestações de Origem Física

As manifestações patológicas de origem física estão diretamente relacionadas às condições ambientais e climáticas da região, ao abandono do conjunto e à ausência de medidas preventivas de conservação. No caso da MAESA, foram identificados os seguintes fatores:

- Temperatura elevada e variações térmicas acentuadas: A cidade de Caxias do Sul, situada em região de clima subtropical, apresenta significativas variações de temperatura diária, que podem superar 15°C em um único dia. Essa condição provoca constantes ciclos de dilatação e retração nos materiais, contribuindo para o surgimento de fissuras, trincas e rachaduras, especialmente nas fachadas mais expostas à insolação direta.
- Umidade relativa do ar e condensação: As frequentes oscilações da umidade relativa do ar favorecem a condensação nas superfícies frias das alvenarias, propiciando a formação de biofilmes e a deposição de sujidades diversas. Essa condição também agrava o processo de deterioração dos materiais, sobretudo quando associada à falta de ventilação dos ambientes internos.
- Tempestades e destelhamentos: A fragilidade dos telhados, decorrente da ausência de manutenção, expôs os blocos a ações diretas das chuvas intensas e ventos fortes, comuns na região. O destelhamento de alguns edifícios comprometeu a proteção das alvenarias internas e acelerou processos de infiltração e degradação, colocando em risco a integridade de componentes construtivos originais e a preservação das informações históricas materiais presentes no local.

Manifestações de Origem Química

As manifestações patológicas de origem química observadas no conjunto da MAESA estão relacionadas à interação dos materiais construtivos com agentes agressivos presentes no ambiente e com produtos inadequados aplicados em intervenções anteriores. Entre as principais causas, destacam-se:

- Aplicação de tintas acrílicas nas faces internas das alvenarias: Em diversos blocos, foram identificadas camadas de tinta acrílica aplicadas sobre o tijolo aparente. Essa prática impede a adequada evaporação da umidade interna, retendo a água junto à superfície dos tijolos. Como consequência, ocorrem processos de desagregação da argila e formação de eflorescências, além de acelerar a degradação superficial do material.
- Poluição atmosférica: O contato contínuo da água da chuva com os poluentes presentes no ambiente urbano e industrial da cidade intensifica a ação de agentes químicos nas superfícies das alvenarias, promovendo a formação de manchas, crostas negras e outros depósitos que afetam a aparência e a durabilidade dos elementos construtivos.
- Vandalismo: A prática de pichações nas alvenarias, associada à porosidade elevada dos tijolos e das argamassas, resulta em manchas profundas e de difícil remoção. A penetração da tinta compromete a estética da edificação e, em alguns casos, exige procedimentos agressivos que podem deteriorar ainda mais o material original.

Manifestações de Origem Biológica

As manifestações de origem biológica são amplamente observadas nas alvenarias do conjunto da MAESA, resultado da combinação de alta umidade, falta de ventilação e ausência de manutenção das edificações. Entre as principais causas, destacam-se:

- Infestação por micro-organismos e vegetação invasiva: A presença constante de umidade favorece o crescimento de musgos, líquens, algas e fungos nas superfícies dos tijolos, especialmente nas áreas sombreadas e nas bases das alvenarias expostas à umidade ascensional. Além do comprometimento estético, esses organismos podem acelerar processos de degradação física, facilitando a retenção de água e promovendo a erosão superficial dos materiais.
- Infestação por insetos e pequenos animais: O abandono prolongado das edificações possibilitou a ocupação dos espaços por roedores, morcegos e insetos diversos. Esses agentes biológicos, além dos riscos sanitários, contribuem para a degradação das alvenarias ao formar colônias em áreas protegidas, como frestas, vãos e regiões com degradação mais avançada.
- Entupimento e rompimento de sistemas de drenagem: A obstrução dos coletores de águas pluviais e a consequente ruptura de canalizações de drenagem favoreceram o transbordamento das águas diretamente sobre as superfícies das alvenarias, criando ambientes propícios para a proliferação de vegetação invasiva e biofilmes nas fachadas.

Diante das manifestações patológicas identificadas, foi elaborado um quadro síntese que apresenta as principais causas e agentes de deterioração observados nas alvenarias de tijolo aparente da MAESA, organizadas segundo sua natureza (física/mecânica, química ou biológica). Além de identificar as causas, a tabela propõe as intervenções recomendadas para a reabilitação de cada situação, considerando as particularidades de cada manifestação e os princípios de conservação do patrimônio histórico. Essa sistematização busca orientar a definição de estratégias de intervenção compatíveis com a preservação das características estéticas e construtivas do conjunto.

Manifestação	Causas	Reabilitação Proposta
Fissura	Alterações de temperatura (variações de até 15 °C num dia), umidade excessiva, fechamento de aberturas.	Se não houver comprometimento estrutural, apenas limpeza para manter a pátina e registrar a ancianidade.
Trincas e rachaduras	Má execução (falta de amarração entre paredes), ausência de juntas ou armaduras.	Aplicação de cinta de amarração interna com concreto ou ferro. Armaduras nas juntas a cada três fiadas, dobradas a 90°, com 1,5 m de braço.
Erosão	Agentes atmosféricos e climáticos em materiais expostos.	Preenchimento com próteses de tijolos semelhantes em dimensão e tonalidade. Aplicação de hidrofugante acrílico que permita exalação de vapores. Pode-se manter como pátina se não houver risco estrutural.

Tabela 2 -Relação de manifestações patológicas identificadas na MAESA.

Desagregação	Presença de pintura acrílica que impede evaporação da umidade interna.	Remoção da pintura com produtos testados, limpeza e posterior aplicação de hidrofugante acrílico permeável ao vapor.
Eflorescências	Excesso de umidade e presença de tinta acrílica que cria barreira à respiração da alvenaria.	Eliminar a causa da umidade, remover pintura com testes, limpar com água e solução ácida moderada. Aplicar hidrofugante que permita exalação de vapor.
Umidade ascendente	Falta de drenagem e pisos com caimento inadequado para as fachadas.	Corrigir drenagem, remover microrganismos com soluções testadas, limpeza da superfície e aplicação de hidrofugante permeável.
Umidade por infiltração	Telhados danificados e calhas sem manutenção.	Refazer telhados e revisar calhas. Limpeza das alvenarias, remoção de microrganismos e aplicação de hidrofugante após secagem.
Sujidade	Depósitos de fuligem e sujeira externa associados à umidade.	Limpeza com testes (protocolo da progressividade). Evitar abrasão. A pátina pode ser mantida como registro histórico.
Vandalismo (pichações)	Aplicação de tintas agressivas em tijolos porosos e argamassas.	Limpeza superficial (seca, úmida ou mista). Se insuficiente, aplicar compressas químicas para higienização profunda.
Micro-organismos/ vegetação	Rompimento de coletores pluviais e entupimentos de drenagem causam transbordamentos e favorecem o crescimento biológico.	Identificar espécies, aplicar biocidas testados com baixo poder residual. Desinfestação com mínima agressão aos tijolos e argamassas.
Fuligem industrial	Resultado do processo fabril anterior.	Pode ser mantida como pátina por seu valor histórico. Se necessário remover, aplicar protocolo da progressividade com testes microquímicos para determinar o método adequado.

Considerações Finais

Por se tratar de um conjunto extenso e que permaneceu por longos anos em situação de abandono, as manifestações patológicas identificadas na MAESA estão presentes em todos os blocos que compõem o complexo. Este trabalho buscou caracterizar as principais manifestações observadas nas alvenarias de tijolo aparente, que constituem o principal elemento de acabamento do patrimônio e o componente integrador da linguagem arquitetônica do conjunto. No entanto, diversos blocos já apresentam quadros avançados de degradação, resultantes, principalmente, da falta de manutenção e de intervenções corretivas ao longo dos anos.

A identificação e o registro sistematizado das manifestações patológicas in situ demonstraram-se fundamentais para o desenvolvimento de uma análise exploratória dos aspectos macroscópicos das edificações, capazes de orientar futuras ações de restauro e conservação, bem como a realização de ensaios laboratoriais complementares.Foram também apontadas as causas pontuais das manifestações observadas, recomendando-se a realização de um mapeamento mais aprofundado dos danos por bloco, de forma a subsidiar a elaboração de projetos de restauração baseados em diagnósticos precisos e alinhados com as diretrizes da conservação do patrimônio edificado.

Entende-se que uma das características mais importantes deste patrimônio, que é a construção em alvenaria de tijolos aparente, deve ter todo o cuidado e estudo para que o processo de restauração recupere as características do material sem que perca a pátina que mostra a ancialidade da edificação e as marcas do processo produtivo.

Este trabalho oferece uma amostragem das principais causas de degradação e das possíveis soluções de reabilitação das alvenarias de tijolo aparente, com o objetivo de preservar suas características históricas e estéticas, em conformidade com os princípios teóricos e metodológicos da restauração. Ressalta-se que as soluções propostas devem ser precedidas de estudos específicos para cada situação, de modo a garantir a integridade material e a manutenção da pátina, que confere à edificação a marca do tempo e do processo produtivo que a originou.

Referências

COSTA, A.E. *A evolução do Edifício Industrial em Caxias do Sul - de 1880 a 1950.* 2001. Dissertação (Mestrado em teoria, história e crítica de arquitetura) PROPAR-UFRGS.

FESTUGATO, T.; VAZQUEZ, M.R. *Cidadela MAESA, patrimônio industrial de Caxias do Sul*. Caxias do Sul: UEBA, 2024.

FIORANI, Donatela. *Rilievo del degrado e diagnostica.* In: CARBONARA, Giovanni (org.). Tratatto di restauro architettonico. Vol. 2. Torino: Utet, 2007.

IPHAN. *Manual de Conservação de cantarias.* acessado em 15 de junho de 2022. http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Man_ConservacaoCantarias_2edicao_m.pdf

PEVSNER, N.. *Historia de las tipologías arquitectónicas*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.

POSENATO, J. *Arquitetura da imigração italiana no Rio Grande do Sul*. Caxias do Sul: EDUCS, 1983.

RESENDE, Nuno. *Anomalias e estratégias de reabilitação de paredes exteriores em tijolo à vista* . 2017. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

ARTE E POLÍTICA NA REOCUPAÇÃO DE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
Estudo de caso em Presidente Prudente/SP

ART AND POLITICS IN THE REOCCUPATION OF INDUSTRIAL HERITAGE
A case study in Presidente Prudente/SP

Sofia de Anchieta Messias[1] e Luciano Bernardino da Costa[2]

Resumo
O presente artigo explora as transformações dos espaços expositivos a partir das décadas de 1960 e 1970, apresentando como a produção artística passou a desafiar os ambientes tradicionais de galerias e museus, ocupando áreas alternativas nas cidades. O texto também aborda a relação entre arte, vida e política na ocupação destes territórios alternativos, com ênfase o uso de patrimônios industriais por coletivos e práticas artísticas. Por meio de alguns exemplos de intervenções artísticas com viés político e transgressor, o artigo apresenta como estudo de caso o Coletivo Cultural Galpão da Lua, localizado em um antigo galpão ferroviário em Presidente Prudente/SP. O objetivo é compreender como artistas e coletivos artísticos abordam e expõem questões políticas em sua prática artística no contexto da arte contemporânea e como estas questões políticas se manifestam em áreas de patrimônio industrial.
Palavras-chave: coletivos artísticos, patrimônio industrial, Presidente Prudente/SP, arte contemporânea.

Abstract
This article explores the transformations in exhibition spaces that took place in the 1960s and 1970s, showing how artistic production at this time challenged the traditional gallery and museum settings, occupying alternative areas of cities. The text also covers the relationship between art and politics in the occupation of these alternative territories, highlighting the occupation of industrial heritage sites by artistic collectives and practices. Based on a few examples of artistic interventions with a political and transgressive slant, the article takes as its case study the Galpão da Lua Cultural Collective, located in an old railway shed in Presidente Prudente/SP. Through this work, the aim is to understand how artists and artistic collectives approach and expose political issues in their artistic practice in the context of contemporary art and, finally, to understand how these political issues manifest themselves in areas of industrial heritage.
Keywords: artistic collectives, industrial heritage, Presidente Prudente/SP, contemporary art.

1 Mestranda no Programa de Pós Graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU - USP), campus de São Carlos, desde 2024. Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (FCT - UNESP), campus de Presidente Prudente, no ano de 2023.
2 Professor- Doutor no Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU - USP). Doutor na área de Projeto, Espaço e Cultura pela FAU-USP, 2010. Mestre em Educação pela UNICAMP, 2001. Graduação em Ciências Sociais pela UNICAMP, concluída em 1991.

Introdução

Arte, cultura, sociedade e política são elementos que se conectam e se relacionam de diversas formas e em múltiplos contextos (Kwon, 2004). Nos últimos cinquenta anos estes atravessamentos têm se intensificado principalmente em espaços urbanos, desafiando as formas tradicionais de fazer arte e propondo novos modos de ocupação e ressignificação de territórios alternativos nas cidades. A partir das décadas de 1960 e 1970, os movimentos artísticos passaram a questionar e confrontar os limites do cubo branco (O'Doherty, 2002) deslocando-se dos grandes museus e galerias – que até então dominavam a prática e exposição artísticas – para ocupar espaços externos, promovendo formas de resistência, fomentando debates, reflexões e envolvendo os espectadores de maneira mais direta.

Foi nesse período que a apropriação de áreas diversas das cidades se intensificou. No âmbito desses territórios, destacam-se as edificações industriais, muitas vezes desativadas ou abandonadas, que passaram a ser reocupadas por grupos de artistas, sendo este um importante meio de reivindicação e transformação do espaço urbano. Um exemplo emblemático é a ocupação de muitas ruas do Soho, bairro originalmente industrial de Nova York, por artistas entre as décadas de 1940 e 1950, que ali desenvolveram práticas artísticas experimentais nas quais a cidade era o objeto central de reflexão e produção (Cuoghi, 2018).

A considerar a assimilação e o tensionamento desses locais marginais ou disruptivos, edificações obsoletas ou abandonadas, partes de um processo acelerado de transformações urbanas e do modelo de produção capitalista (Jameson, 2012), a prática artística, principalmente a partir dos anos 1960/70, assumiu uma postura crítica, rompendo com modelos e espaços tradicionais de exposição e validação.

Este artigo dedica-se à análise da relação entre arte e política, tendo como estudo de caso o Coletivo Cultural Galpão da Lua, que ocupa um antigo galpão ferroviário da FEPASA no município de Presidente Prudente/SP, cidade média inserida em uma malha ferroviária abrangente em todo o estado de São Paulo. Entre as décadas de 1990 e 2000, teve início a extinção do uso e o consequente abandono destas áreas ferroviárias e industriais no Oeste Paulista, resultado do declínio da economia cafeeira (Nagay, 1999). As edificações remanescentes às margens da Estrada de Ferro Sorocabana constituem parte do legado permanente do patrimônio industrial[3] da cidade, e algumas dessas estruturas vêm sendo as reocupadas por coletivos artísticos, que atuam por vezes como focos de resistência, oferecendo uma alternativa simbólica e temporária de preservação e uso desses espaços, cuja destinação futura ainda é indeterminada.

Sendo assim, no contexto da arte contemporânea, os artistas e coletivos artísticos, em seus debates estéticos, acabam por expor questões históricas, culturais e sociais que envolvem tais edificações, tensionando os limites entre a obsolescência não-planejada, os interesses políticos e sua condição de patrimônio industrial. Kühl (2010), afirma que é necessário haver uma abordagem interdisciplinar envolvendo história, sociologia e antropologia para que ocorra a preservação adequada de um patrimônio industrial. Somente dessa forma é possível incorporar usos diversos a essas edificações, entre eles, o uso artístico.

3 No contexto do presente artigo, o conceito de "patrimônio" será abrangente, não se limitando a considerar apenas edificações e espaços ditos "tombados" ou reconhecidos como patrimônio apenas por órgãos oficiais, contemplando, desta forma, o conceito de patrimônio apresentado por Smith (2021), que será melhor explicado nos próximos tópicos.

A partir dos anos de 1960 e 1970, a produção artística também passou a evidenciar mudanças significativas na condição de tais edificações. Exemplo disso é a valorização crescente desses espaços com as ocupações artístico-culturais, revelando uma concordância entre uso, senso de comunidade e, consequentemente, a salvaguarda e preservação destes edifícios. Esse paralelismo indica que tais apropriações podem ter um caráter positivo em variados contextos.

Por fim, no escopo desta análise, também serão considerados outros trabalhos que dialogam com o contexto histórico em que essas práticas passaram a ocorrer, incluindo estudos de caso em outras localidades. Isso permitirá uma compreensão mais ampla dessas ocupações e da relação entre as atividades artísticas desenvolvidas nos espaços selecionados e o ativismo político nelas presentes.

Toda esta pesquisa e análises aqui apresenadas foram desenvolvidas no âmbito das disciplinas “Arte, Espaço e Cidade” (IAU5917) e “Espaços e Aglomerados Urbanos Criativos: Patrimônios Industriais Readaptados” (IAU5886), do Programa de Pós Graduação do IAU -USP (PPGIAU), ministradas pelos professores Amanda Saba Ruggiero e Ruy Sardinha[4], sob a orientação do professor Luciano Bernardino da Costa, coautor deste trabalho.

Coletivo Cultural Galpão da Lua

A Estrada de Ferro Sorocabana marca a origem da cidade de Presidente Prudente em 1917. Em seus primeiros anos a economia local era fortemente baseada na cafeicultura (Sergl, 2021), atividade que, por sua vez, estava diretamente relacionada ao funcionamento da ferrovia, como se observa no trecho:

> A ferrovia foi importante na economia cafeeira, sendo uma das vigas de sua infraestrutura. Ela significou transporte rápido, seguro e barato para o café, a comunicação fácil com os centros grandes. [...] Ao longo das ferrovias multiplicaram-se os núcleos urbanos (Abreu, 1972, p. 38).

Contudo, a partir da década de 1930, em decorrência da “Crise de 1929”, que afetou a exportação de café para os Estados Unidos e, anos mais tarde, entre 1950 e 1960, devido ao maior incentivo ao modal rodoviário por parte do Governo Federal, as Estradas de Ferro no Brasil começaram a entrar em declínio. Como consequência, muitos trechos ferroviários foram desativados e caíram em desuso, chegando rapidamente a um estado de abandono (Abreu, 1972).

Atualmente, muitos desses trechos permanecem nessa condição em cidades do interior do estado de São Paulo. Eles podem ser reconhecidos como patrimônios industriais ferroviários desocupados e obsoletos, além de edificações pertencentes a outros contextos históricos associados a esse período. Ao longo dos anos, esses edifícios foram deixados de lado pela lógica funcional capitalista, implicando em um crescente número de áreas ociosas ou de uso indefinido (Branco, 2018). No município de Presidente Prudente, interior do estado, o cenário não foi diferente. Após a descontinuação das atividades da Estrada de Ferro Sorocabana, galpões e outras edificações industriais perderam sua função original. Enquanto algumas dessas estruturas foram ressignificados e passaram a ter usos alternativos por meio de iniciativas institucionais propostas pelo poder público, outros permaneceram negligenciadas e abandonadas (Hirao; Floeter, 2012).

Apesar de muitos desses espaços em Presidente Prudente não serem oficialmente tombados ou reconhecidos como bens patrimoniais por órgãos reguladores, as edificações às margens da ferrovia serão consideradas, neste trabalho, como um patrimônio. Essa escolha leva em consideração a necessidade de desafiar o “discurso autorizado do patrimônio”, conceito abordado por Smith (2021), considerando, assim, muitas outras camadas possíveis para classificação desses bens, como é demonstrado em um de seus textos:

> É mais profícuo entender patrimônio como uma negociação política subjetiva de identidade, lugar e memória. Todo patrimônio é intangível, na medida em que patrimônio é um momento ou um processo de (re)construção cultural e social de valores e sentidos. É algo que acontece em sítios e lugares que, em linhas gerais, podemos definir como sítios patrimoniais, mas que não pode ser reduzido a coisas materiais. [...] Patrimônio é um processo de negociação de sentidos e valores históricos e culturais que ocorrem no âmbito das decisões que tomamos para preservar ou não preservar determinados lugares ou objetos físicos e elementos intangíveis, assim como no âmbito das formas como estes objetos e elementos são então geridos, exibidos ou salvaguardados (Smith, 2021, p.141).

Além disso, de acordo com Meneguello (2014), as discussões sobre a preservação de bens industriais tiveram início na Grã-Bretanha, na década de 1960. Contudo, foi a Carta Patrimonial Nizhny Tagil que consolidou o termo “patrimônio industrial”, composto por edificações, ferramentas, paisagens e memórias ligadas à atividade industrial, tanto materiais quanto intangíveis. Meneguello (2014) também destaca que, no Brasil, a Carta de Campinas (1999) representou um posicionamento relevante em defesa de construções e instalações utilitárias e operárias (p. 1827), ampliando o reconhecimento sobre essas edificações no país.

Entre os espaços que permaneceram abandonados está um dos galpões da Rua Júlio Tiezzi, em Presidente Prudente. Esse passou anos sem reconhecimento ou uso definido, fato que, entre outros elementos, à falta de cuidado com essas áreas por parte do poder público municipal, que historicamente apresenta um certo descaso por espaços como esse, e tende a “negar o passado em nome de um falso ‘progresso’” (Hirao; Floeter, 2012).

Nesse contexto, desde 2016, o galpão foi ocupado pelo Coletivo Cultural e Artístico Galpão da Lua (Figura 1), que se apropriou do espaço de forma espontânea e não institucionalizada. Esta ocupação trouxe ao local um novo uso e significado, por meio de atividades e expressões artísticas variadas, que promoveram a disseminação de importantes questões sociais e políticas junto à comunidade local.

4 Amanda Saba Ruggiero é Professora Doutora do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP) e pesquisadora do NEC (Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas do IAU-USP) e Coordenadora do GMP (Grupo Museu/Patrimônio da FAU-USP). Ruy Sardinha é Professor Doutor no Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP) e líder do grupo de pesquisa do NEC (Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas do IAU-USP).

Figura 1 - Fachada principal do Coletivo Cultural Galpão da Lua. Fonte: Arquivo pessoal da Autora, 2023.

Com origem na Federação Prudentina de Teatro e Artes Integradas (FPTAI), existente desde 2001, o nome do Coletivo Cultural Galpão da Lua faz referência à Lua Barbosa, assassinada pela Polícia Militar em 2014 no centro da cidade[5]. Entre 2011 e 2015, o grupo alugou um galpão no Bairro Vila Brasil, onde se instalou inicialmente. A partir de 2016, passou a ocupar um dos galpões abandonados às margens dos trilhos em um trecho da Estrada de Ferro Sorocabana (ESF), onde permanece até os dias atuais.

Desde o início, a ocupação teve um caráter político e de resistência em sua atividade. Nos anos de 2017 e 2018 a sede do coletivo foi interditada e lacrada por determinação do Ministério Público, mas, em ambas ocasiões, foi reaberta através de um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta). Em abril de 2018, finalmente houve a regularização da ocupação do coletivo no espaço desta edificação industrial.

De fato, desde o princípio, o coletivo reconheceu e assumiu um papel importante como espaço de disseminação de atividades artísticas e práticas culturais na cidade, sendo ao mesmo tempo um ponto de resistência e ativismo político. Isso pode ser observado em um trecho da Carta Aberta que o coletivo publicou em sua página no Facebook, ao ocupar o espaço do galpão, em 23 de Outubro de 2016[6]:

> Nossa ocupação dará, finalmente, a esse espaço, através de atividades culturais sempre gratuitas, uma destinação importante. A Prefeitura é quem deve, agora, regularizar a nossa permanência e colaborará com nossas atividades. [...] Uma ocupação como esta é, antes de mais nada, uma forma de discutir a cidade em que vivemos e, dentro dela, o acesso à cultura. Em um momento de grande retrocesso político e econômico para a maioria da população, sobretudo a mais pobre e marginalizada, mais do que nunca, ocupar é resistir! Não é justo que nós, como agentes da cultura e, portanto, agentes sociais, continuemos sendo onerados ao pagar aluguel para realizar um trabalho de extremo interesse coletivo, que chega a bairros da periferia da cidade, enquanto prédios públicos encontram-se fechados e a cidade é servida como banquete de negócios para alguns. Por tudo isso, resistimos! (Carta Aberta do Coletivo, 2016).

5 Informações sobre o histórico do Coletivo Cultural Galpão da Lua disponíveis no site: *https://www.esquerdadiario.com.br/O-coletivo-cultural-Galpao-da-Lua-ocupa-antigo-predio-publico-na-cidade-de-Presidente-Prudente-SP?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter,* acessado em Setembro de 2024.

6 Carta aberta disponível no link: *https://www.facebook.com/coletivogalpaodalua/posts/carta-do-galp%C3%A3oo-coletivo-cultural-do-galp%C3%A3o-da-lua-ocupa-pr%C3%A9dio-p%C3%BAblico-ocioso-/1085307844917691/*, acessado em Outubro de 2024.

Além do galpão industrial ocupado pelo Coletivo, existem outros pontos com edificações industriais e áreas relevantes nas proximidades do trecho ferroviário. No mapa da Figura 2, é possível observar a localização do Galpão da Lua, assim como de outros equipamentos semelhantes situados no trecho desativado da Estrada de Ferro Sorocabana. Tais equipamentos industriais, estejam eles ocupados ou não, estão localizados próximos à área central da cidade, conectados por importantes eixos de mobilidade urbana, como grandes avenidas próximas a edificações emblemáticas, tal qual o Centro Cultural Matarazzo, a antiga Estação Ferroviária e o IBC (Instituto Brasileiro do Café), atualmente um Centro de Eventos. Há também relativa proximidade com o centro de Presidente Prudente, onde se situam a Praça 09 de Julho e a Catedral São Sebastião.

O Coletivo Cultural Galpão da Lua atualmente oferece uma ampla gama de atividades voltadas a diferentes públicos, consolidando-se como um importante espaço cultural e artístico, além de promover manifestações políticas e sociais no município. Suas ações vão além dos limites físicos do Galpão, estendendo-se para a Rua Júlio Tiezzi, onde está situado, e por outras ruas de bairros de Presidente Prudente e de cidades da região. Assim, suas práticas artísticas desempenham papel fundamental no fortalecimento da arte e da cultura em espaços públicos, fomentando interações significativas com a comunidade.

Dentre as ações promovidas pelo Coletivo, destacam-se: a Feira da Reforma Agrária, realizada mensalmente na Rua Júlio Tiezzi; espetáculos de teatro; apresentações circenses; exibições de dança; performances diversas e oficinas abertas ao público. O conjunto de imagens apresentado na Figura 3 mostra um panorama geral dessas práticas, por meio de algumas postagens de divulgação feitas na página do grupo na rede social *Instagram*. Tais publicações evidenciam a variedade de ações e territórios ocupados pelo coletivo.

Figura 2 - Mapa do entorno da área do Coletivo Cultural Galpão da Lua. Fonte: Autora, 2024, intervenção sobre Google Earth.

Figura 3 - Alguns posts do instagram do Coletivo Cultural Galpão da Lua divulgando suas atividades. Fonte: https://www.instagram.com/galpaodalua/.

Contudo, à princípio, essas ações não eram institucionalizadas pela Secretaria Municipal de Cultura ou por qualquer outro órgão regulador, fazendo com que essas atividades, embora incorporadas pela dinâmica social da cidade, não fossem legitimadas oficialmente pelo poder público.

Além de performances e apresentações teatrais, pode-se afirmar que todas as atividades organizadas pelo grupo abordam temas importantes da atualidade, fomentando debates e reflexões políticas e sociais. Essas ações contribuem para mobilizar, conectar e despertar um sentimento de pertencimento nas pessoas em relação aos locais onde o exercício cultural do grupo se realiza.

Após anos ocupando este espaço, o Coletivo passou a ser reconhecido, em alguns de seus procedimentos e em seu caráter, como Ponto de Cultura em Presidente Prudente. Atualmente, além de receber apoio da Secretaria Municipal de Cultura para realização de algumas de suas atividades, o grupo também conta com incentivos de leis e iniciativas governamentais, o que tem possibilitado a continuidade de suas ações.

Com base no recorte analisado do Coletivo Cultural Galpão da Lua, observa-se que, no lado oposto dos trilhos, encontra-se o Centro Cultural Matarazzo (Figura 4), um equipamento cultural instalado nas antigas Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo (IRFM). Ao contrário do coletivo, o Centro Cultural, desde sua origem, foi institucionalizado, uma vez que foi proposto pela prefeitura por meio da reforma de antigos armazéns que, da mesma forma que o galpão, encontravam-se em estado de abandono. Atualmente, o espaço conta com muitos ambientes voltados às atividades artísticas e culturais, como teatro, escola de música, cinema, espaço de exposições, entre outros. Além disso, a sede da Secretaria Municipal de Cultura está localizada nas dependências desse equipamento.

Essa coexistência entre ambos os espaços caracteriza duas formas distintas de assimilação pelo poder público: uma associada ao interesse institucional e outra, a princípio, marginal a esse processo de institucionalização. Porém, em certo sentido, ambas passaram a se promover mutuamente, por meio de atividades e parcerias diversas.

Apesar de todo o panorama apresentado, a presença do grupo de artistas no galpão ferroviário ainda não foi reconhecida oficialmente pelos órgãos reguladores de Presidente Prudente/SP. A ocupação permanece com um caráter extraofical, configurando uma situação indefinida e marcada por uma intimidação velada, o que, por sua vez, acaba por implicar em um ato de resistência política por parte dos artistas. Contudo, é importante reforçar o valor cultural e comunitário dessa ocupação, o que justificaria plenamente o uso do espaço em condição temporária.

Figura 4 - Pátio interno do Centro Cultural Matarazzo. Fonte: https://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticia/4597.

Dessa forma, partindo do reconhecimento da relevância galpão ferroviário, tanto no sentido patrimonial quanto de valor cultural e artístico, coloca-se a questão sobre as relações entre as práticas artísticas do grupo e suas referências na história da arte, nos ativismos políticos, ambos posteriores aos anos 1960 e 1970, assim como as estratégias de ocupação de edifícios em situação de abandono.

Um Olhar da Arte em Retrospecto

As formas de produzir, expor e consumir arte têm se alterado significativamente ao longo das décadas, conferindo novos contornos à produção de artísticas, especialmente a partir do pós-guerra. Esse período foi marcado por uma crescente crítica às galerias e aos espaços institucionais de exibição que, até então, legitimavam a produção artística (Jameson, 2012). Em seu livro “No interior do Cubo Branco”, O’Doherty (2002) analisa várias dessas transformações apontando alterações nos modelos expositivos e nos modos de interação entre o espectador e a obra de arte (O’Doherty, 2002).

Como afirmam Kwon (2004) e Jameson (2006), a partir das décadas de 1960 e 1970, ocorreram mudanças significativas nas formas de praticar, exibir e consumir arte, bem como nos espaços que ela ocupa e interage. Tais reconfigurações são intrínsecas ao que Jameson (2006) chama de capitalismo tardio, entendido como um ponto de inflexão em que a arte e a produção cultural estão intimamente associadas entre si e a outros segmentos da sociedade.

Esta virada ocorre concomitante ao surgimento de espaços alternativos e de intensa experimentação artística em bairros periféricos anteriormente industrializados, como é possível observar no caso do Soho, em Nova York (Foster, 2017). Nesse contexto, as práticas estéticas passaram a ser realizadas fora dos tradicionais espaços expositivos, tensionando o chamado “cubo branco”. Esse, segundo O’Doherty, (2002), correspondia a uma metáfora dos ambientes neutros, com paredes brancas, isolamento ao espaço exterior e iluminação controlada. Tais ambientes alternativos passaram a abrigar exposições, produção, consumo, performances e intervenções urbanas, expandindo os limites das práticas artísticas e rompendo com os tradicionais espaços expositivos.

Figura 5 -Tilted Arc, Richard Serra, 1981. Fonte: https://cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1392.

Em seu livro “One Place After Another”, Miwon Kwon (2004) traz à tona outras transformações significativas que ocorreram nas décadas de 1960 e 1970, tanto no campo artístico quanto no social. Nesse contexto, a identificação, interpretação e ressignificação dos espaços urbanos de intervenção, sejam eles ocupações ou *site specifics*, passam a constituir zonas de intersecção das inquietações que mobilizaram a produção artística do período. A respeito do conceito de *site specific*, Miwon Kwon o descreve como:

> Ser “específico” de determinado lugar, por sua vez, significa decodificar e/ou recodificar as convenções institucionais para expor suas operações escondidas - revelar as formas pelas quais as instituições moldam a arte e seu significado, para moldar seu valor cultural e econômico; desmontar a falácia da arte e a autonomia de suas instituições, tornando evidente sua relação com os processos socioeconômicos e políticos mais amplos da época. Novamente, nas palavras militantes de Buren em 1970: “Arte ou o que quer que seja, é exclusivamente política” (Kwon, 2004, p. 14, tradução da autora).

Assim, o *site specific,* compreendido como uma forma de praticar e expor a arte na qual a obra está vinculada ao espaço para o qual foi originalmente concebida, evidencia, por outro lado, a não neutralidade dos espaços expositivos modernistas. A obra por estar intrinsecamente associada ao local de origem, acabava por impedir reproduções e deslocamentos, tal como Richard Serra afirmou em 1989, “remover a obra [de sua locação original] é destruí-la” (*apud* Kwon, 2004, p. 38).

Kwon reporta-se, em particular, ao *Tilted Arc* (Figura 05), de Richard Serra (1981), concebida especificamente para a *Federal Plaza*, em Nova York. A escultura feita de aço corten e com dimensões monumentais, gerou polêmica polêmicas por conta de sua imponência, caráter intimidador e posicionamento na praça, não sendo reconhecida como “arte” por parte da população (Miller, 2007).

Em função de demandas populares suscitadas por conflitos e críticas que giravam em torno desta escultura e de seu posicionamento na praça, e devido à recusa de Serra em aceitar a mudança de local da obra, já que, de acordo com o artista, “removê-la seria destruí-la”. Entretanto, a escultura acabou por ser retirada da *Federal Plaza* em 1989.

A partir do desmonte e remoção da obra de Serra, em 1989, a praça foi reformada e passou a se chamar *Jacob Javits Plaza*, que tem como principal papel, atualmente, ser um espaço com bancos para que os funcionários que trabalham em escritórios nos arredores da praça possam almoçar. Este fato reforça ainda mais a estreita relação entre a arte e a comunidade na qual ela se insere, além do crescente vínculo da prática artística com questões políticas, no qual a população passa a ter um papel crucial na distribuição e exposição da arte, seja este papel favorável ou não, como foi o caso do *Tilted Arc*.

Após algum tempo, os moldes originais da arte *site specific* foram flexibilizados, fazendo com que suas exposições e movimentações fossem, de certa forma, facilitadas e possibilitadas. Este momento do *site specific* foi chamado por Kwon (2004), de “mobilização”, pois, ao contrário de sua origem, na qual não era permitido desvincular ou retirar a obra do espaço, esta mobilização passou a ser feita de formas diversas, normalmente com a autorização do artista em questão.

Outros locais comumente ocupados por exposições e coletivos artísticos a partir deste período são edificações industriais desocupadas, tal como Foster (2017) afirma no livro “O Complexo Arte-Arquitetura”, quando trata dos museus minimalistas e a ocupação de galpões e áreas industriais para constituição de museus, especialmente os do *Dia Beacon*.

> [...] o surgimento do minimalismo incentivou a transformação parcial do Soho de um bairro de pequenas indústrias para uma região de galerias de arte, e áreas similares em algumas outras cidades também se modernizaram nesse sentido. Assim, o surgimento do minimalismo também provocou a expansão parcial dos formatos de exposições para além dos modelos existentes do tradicional *salon* e do cubo branco modernista (Foster, 2017, p. 135).

Um exemplo de intervenção contemporânea em um galpão industrial é a obra *Day ‘s End*, de Gordon Matta-Clark, de 1975 (Corbeira, 2000, p.63 e 64), presente na Figura 6. Neste caso, o artista intervém em um galpão em situação de abandono por meio da abertura de um grande recorte em uma de suas paredes, através do qual é possível observar no interior da estrutura o caminho da luz solar durante o pôr- do- sol. Este trabalho, elaborado alguns anos antes do *Tilted Arc*, apresentou uma característica de ruptura, clandestinidade, perigo e resistência contra tradicionais espaços expositivos e normas da prática artística. Mesmo que o exemplo de escultura anteriormente citado fosse legalizado e legitimado, é impossível não estabelecer um paralelo entre ambas as obras, uma vez que a escultura de Serra promoveu uma resistência e perturbação de uma ordem previamente estabelecida, mesmo que tenha feito isso de maneira institucionalizada, diferentemente do caso de Matta-Clark. *Day ‘s End*, além do caráter clandestino, também foi muito polêmica e criticada, resultando em um curto período até a polícia ser chamada para aplacar os responsáveis.

Percebe-se que a ocupação de espaços diversos é uma das principais características comuns a estas novas atividades que se estabeleciam a partir das décadas de 1960 e 1970. As discussões e experimentações que tiveram sua origem no pós-modernismo passaram a abordar temas importantes, como a mudança no papel do artista e da

Figura 6 - Day's End. Fonte: https://www.villagepreservation.org/2024/07/03/the-original-days-end-gordon-matta-clarks-anarchitecture-on-pier-52/

arte na sociedade (Kwon, 2004), debates estes que se estenderam do fazer artístico pós-moderno ao fazer artístico contemporâneo. Neste momento da história, a arte vai tomando cada vez mais um papel político e questionador, que desafia a estrutura na qual se insere e promove debates e engajamento da comunidade que consome essas obras, ativando, assim, um debate público que permeia as ações coletivas e a prática de arte em si.

Arte, política e resistência nos espaços da cidade

A partir da apropriação de espaços alternativos, ocorre uma interação mais direta e ativa deles para com as dinâmicas da produção da cidade e as formas institucionais de manutenção ou de apagamento dessas regiões. As obras de Serra e de Matta-Clark levam à observação de que a arte e as manifestações políticas são indissociáveis em diversos momentos. Com a perpetuação das intervenções e ocupações urbanas a partir da apropriação desses territórios diversos, acontece, consequentemente, uma interação mais direta e ativa com a comunidade presente nos lugares ocupados.

Rosalyn Deutsche, historiadora da arte norte-americana, especializada em arte moderna e contemporânea, também traz à tona o conceito de "arte pública" em seu texto "*The Question of Public Space*" (1998), que, por sua vez, apresenta a ocupação de espaços por parte dos artistas e espectadores. A autora estabelece um diálogo entre arte, espaço público e democracia, demonstrando como esses elementos se entrelaçam e reforçam mutuamente na dinâmica urbana, evidenciando sua relação de codependência.

Para Deutsche, a chamada "arte pública" leva em consideração obras e intervenções que envolvem de alguma forma o espaço público ou a esfera pública, por si só, além de despertarem discussões e reflexões políticas diversas sobre o contexto no qual se inserem. A autora também afirma que é impossível desvincular o termo "público" de uma questão política e democrática, fazendo com que suas ideias corroborem com a temática de arte política e "arte ativismo", como é possível observar no trecho a seguir:

> O termo "público" possui conotações democráticas. Ele implica "abertura", "acessibilidade", "participação", "inclusão" e "responsabilidade" para com "o povo" [...] A terminologia da arte pública também faz alusão a um espírito democrático geral de igualitarismo: As obras evitam o "elitismo"? São "acessíveis"? (Deutsche, p. 280, 1998).

Neste sentido, é possível perceber de que forma os espaços expositivos moldam o significado das obras que abrigam, ao mesmo tempo em que possibilitam uma nova perspectiva sobre o papel do artista e sua produção na ocupação urbana (Kwon, 2004, p.18). Tal como Deutsche, Kwon também abrange o conceito de uma "arte pública" em seu livro. Para ela este conceito se refere a uma evolução da arte, na qual é possível observar que as intervenções passam a ter um caráter político e social, ao mesmo tempo em que o interventor acaba por assumir um papel de ativismo em sua atuação.

> Este esforço para distinguir um "novo gênero" na arte pública deve ser abordado criticamente como outra forma de vanguardismo estético, um modo renovado de ativismo social e político, ou uma nova estratégia de reforma urbana e revitalização (Kwon, 2004, p.107, tradução livre da autora).

A partir dos olhares das autoras Deutsche (1998) e Kwon (2004) sobre arte pública, é possível notar uma concordância no ponto em que ambas entendem esta como sendo relevante política e socialmente em sua intervenção sobre determinado espaço, uma vez que ocupa e intervém territórios diversos da cidade, promovendo uma maior participação da comunidade na prática artística, levantando debates sobre essa prática e seu impacto social. A partir deste maior envolvimento dos espectadores na obra - seja para criticar, observar, participar da execução, comentar ou apenas apreciar - a dimensão política da mesma é reforçada, por meio da criação de um senso de coletividade, a partir da visão das intervenções como motivadoras e provocadoras de opiniões e movimentos de cunho político e social.

Tendo em vista o caso de Matta-Clark, que desafia a questão de propriedade, pode-se traçar um paralelo com o Galpão da Lua e sua ocupação, que também ativa um debate com relação à localização na qual estas edificações estão inseridas e o espaço público. A partir destes elementos, a arte cria uma sensação de estranhamento, de dissenso, promovendo mais debates e questões a serem discutidas pela comunidade, dentro de uma esfera pública, reforçando o conceito anteriormente apresentado.

Além das novas práticas artísticas em espaços alternativos das cidades, surgiram também os "coletivos artísticos", grupos de profissionais que se reúnem para promover atividades que, da mesma forma que os outros meios de expressão, ocorrem em espaços alternativos das cidades e envolvem a comunidade na qual estes artistas e seus coletivos se inserem. A dimensão político-social destes coletivos não está apenas na sua atividade, mas também pode ser expresso através de sua forma de ocupar o espaço que se propõe a ocupar.

Retomando o caso do Coletivo Cultural Galpão da Lua, pode-se traçar um paralelo com a questão da "arte pública" e sua esfera política. A resistência à ocupação do grupo no espaço do patrimônio industrial citado não ocorreu apenas por parte da Prefeitura, mas também de uma parcela da população, que não reconhece este local como relevante em nenhum sentido. A firmeza do Grupo, que lutou para legitimar sua ocupação naquele espaço é um ato declaradamente político e de resistência, podendo ser relacionado com alguns outros exemplos a seguir.

Figura 7 - Food Restaurant, Gordon Matta-Clark (1971 - 1973). Fonte: https://clickmuseus.com.br/o-restaurante-food-de-gordon-matta-clark-experiencias-de-arte-e-comida/#google_vignette.

A ocupação artística organizada por Gordon Matta-Clark, o *Food Restaurant* (Figura 7), é um dos casos que dialoga, mesmo que em temporalidades, contextos e espacialidades distintas, com o Galpão da Lua. Esta intervenção do artista, em conjunto com outros artistas, aconteceu em 1971, em um prédio que outrora abrigava um restaurante chamado *Comidas Criolla*, em Nova York. Esta ocupação se sucedeu como uma forma de despertar a vida comunitária no local através do alimento, ao mesmo tempo em que era feita uma crítica declarada às formas de consumo do mesmo. A iniciativa misturou comida e arte, fazendo com que o local se tornasse um ponto de encontro entre diversos artistas, além de contratá-los para trabalhar no restaurante, contribuindo para mantê-los financeiramente (Mazeto, 2021)[7].

Esta apropriação de Matta- Clark representa um exemplo claro da importância destas ocupações para o desenvolvimento de uma relação com a comunidade, inclusa nesta e em outras tantas intervenções artísticas de caráter experimental da época, sendo uma ideia forte que se perpetua para muito além destes exemplos e casos aqui citados. Apesar de ser uma organização autêntica de arte, cultura e restaurante comunitário, esta intervenção teve seu fim em 1973, uma vez que muitas das refeições eram distribuídas de forma gratuita e o espaço não tinha como se sustentar financeiramente. Apesar da curta duração desta ocupação, ela é um ponto importante na carreira do artista, uma vez que reforça diversas das suas características, tais como, experimentação e coletividade, que se relacionam diretamente ao tema estudado.

Assim como o Coletivo Cultural Galpão da Lua, os espaços ocupados por obras de Matta-Clark precisavam ser habitados e vividos para terem significado. Uma forma de praticar arte e ocupar espaços que realmente necessitam de outras pessoas para acontecer.

7 Artigo sobre o *Food Restaurant* disponível em: *https://clickmuseus.com.br/o-restaurante-food-de-gordon-matta-clark-experiencias-de-arte-e-comida/#google_vignette,* acessado em Fevereiro de 2024.

> As obras de Gordon sempre estavam habitadas; habitadas por ele e por outros. Necessitavam, de fato, ser habitadas, provadas, vividas, recorridas, experimentadas e não simplesmente vistas ou entendidas [...] estavam ali para serem utilizadas, para serem vividas. As obras de Gordon eram, nesse sentido, a mais autenticamente democrática que jamais se havia visto (Nonas, 1993 *apud* Corbeira, 2000, tradução da autora).

A partir do reconhecimento da importância política de uma intervenção espontânea como a do Coletivo Cultural, pode-se traçar um paralelo comparativo entre este espaço e a área institucionalizada do Centro Cultural Matarazzo. Apesar da proximidade física entre eles (melhor observada na Figura 2, apresentada anteriormente), inicialmente o Coletivo não tinha nenhum tipo de relação com o Centro Cultural.

Todavia, ao longo dos anos, estes espaços passaram a estreitar suas relações, fazendo com que algumas atividades organizadas por parte do Coletivo fossem situadas em áreas pertencentes ao Centro Cultural. Outra razão pela qual isso vem ocorrendo, é o maior incentivo às atividades do Galpão por parte da Prefeitura Municipal e de algumas iniciativas Federais, tal como a Lei Paulo Gustavo (195/2022), que destina verba para atividades culturais em todo o país, e passou a apoiar atividades do Galpão da Lua nos últimos meses. Esta é mais uma das formas pelas quais o grupo vem legitimando suas atividades, possibilitando, assim, a ampliação do alcance de suas atividades na cidade, ao mesmo tempo em que não afeta negativamente o caráter político e espontâneo desta ocupação.

Um exemplo desta aproximação entre os estabelecimentos culturais foi o espetáculo "Deslocaloca"[8], promovido em 2023 por uma parceria entre o Coletivo Cultural Galpão da Lua e o núcleo de dança contemporânea "Maya-Lila", sendo um dos eventos promovidos pelo Coletivo que ocorreu no Teatro Paulo Roberto Lisboa, situado dentro das dependências do Centro Cultural Matarazzo, exemplificando de forma prática as crescentes parcerias e conexões entre estes dois equipamentos culturais, de origens distintas porém com atividades por vezes convergentes. Além disso, este também é um ótimo exemplo do tipo de performance que envolve diretamente o espectador, uma vez que o mesmo participou diretamente da apresentação, envolvido nos movimentos e passos da prática artística.

Considerações Finais

Tendo em vista os conceitos e exemplos apresentados no presente trabalho, além da observação das práticas artísticas ao longo das décadas e contextos diversos, é possível concluir que a arte, em suas múltiplas formas de expressão e contextos de exposição, ultrapassa o mero senso estético e se posiciona como um poderoso instrumento de manifestações políticas. Desde os anos 1960 até a contemporaneidade, a ocupação de espaços alternativos da cidade, as performances artísticas e os coletivos têm mostrado como a arte dialoga diretamente com questões sociais, culturais e políticas.

Atualmente, essa dimensão política da arte acaba por se tornar ainda mais evidente, se manifestando desde o momento de escolha do espaço no qual ela irá acontecer, como é o caso de ocupações em espaços de patrimônio industrial, até o tema abordado nas

8 Anúncio desta apresentação presente no seguinte post do Instagram do Galpão da Lua: *https://www.instagram.com/p/CqqWPtZg51U/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA==,* acessado em Abril de 2023.

intervenções e obras expostas, a interação com o público, dentre outros fatores que, essencialmente, tem um caráter político muito bem determinado. A “arte pública” e os “artivismos” (Deutsche, 1998), também exemplificam de que forma o fazer artístico não só reflete, mas também intervém ativamente nas estruturas sociais, promovendo debates e desconstruindo narrativas hegemônicas.

Se tratando especificamente de ocupações em áreas de patrimônio industrial, este fator acaba por tomar outras proporções. De acordo com Kühl (2010), ainda faltam muitas diretrizes quando se tratam de intervenções em patrimônio industrial, mas é clara a necessidade de uma interdisciplinaridade ao se pensar a ocupação destes espaços, de forma a conectar seu uso à cultura, história, sociedade e antropologia. Da mesma forma, a Carta de Sevilha de 2018 também reforça a necessidade de uma discussão múltipla nos estudos referentes à salvaguarda do patrimônio, tal como a importância da participação das comunidades locais para sua valorização e conservação, tanto material como ideológica.

Portanto, pode-se dizer que artistas e coletivos artísticos têm a sua expressão artística indissociável às manifestações políticas, promovendo, assim, um significativo impacto na sociedade e nas edificações que ocupam através de sua prática. Mais do que um reflexo do contexto em que está inserida, a arte é uma ferramenta de transformação, crítica e de resistência, e deve ser reconhecida como tal em todas as suas expressões.

Por fim, também é possível observar que a lenta e gradual formalização que vêm ocorrendo do Coletivo Cultural Galpão da Lua é uma forma, mesmo que pequena, de legitimar sua atividade, que ganha cada vez mais destaque dentro da cidade de Presidente Prudente/SP e sua região, além do aumento de incentivos e patrocínios fornecidos pela Secretaria de Cultura e outros órgãos de fomento da prefeitura e do governo. Além de promover, mesmo que involuntariamente, a salvaguarda e manutenção de uma edificação do patrimônio industrial da cidade, de forma interdisciplinar e comunitária. O Coletivo continua sendo um ponto de resistência política e de distribuição de arte, tal como era desde sua origem, sendo que agora vem ganhando maior impacto e visibilidade para sua prática artística.

Referências

ABREU, Dióres Santos. *O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker. Revista de História*, v. 30, n. 62, p. 447-462, 1965. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/123434/119744. Acesso em: 20 de julho de 2021.

BRANCO, Mariana Souza. *Reminiscências urbanas: o caso da Sanbra em Presidente Prudente*. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Disponível em: *http://hdl.handle.net/11449/203366*. Acesso em: julho de 2021.

CORBEIRA, Darío. *¿ Construir... o deconstruir?: textos sobre Gordon Matta-Clark.* Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2000.

CUOGHI, Guilherme Vendramini. *Espaços Alternativos em Nova York (1960-1980): rumo a uma nova inserção da arte na sociedade*. 2018. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2018. doi:10.11606/D.102.2018.tde-01092021-105431. Acesso em: 2024-08-30.

DEUTSCHE, Rosalyn. *The Question of Public Space.* Lecture at the American Photography Institute National Graduate Seminar. New York: The Photography Institute, 1998.

FOSTER, Hal. *O Complexo Arte-Arquitetura [The Art-Architecture Complex]*. São Paulo: Ubu, 2017.

HIRAO, Hélio; FLOETER, Roberto A. *O Patrimônio Arquitetônico e Urbanístico de Presidente Prudente: O possível preservado*. *Revista Tópos,* v. 6, n. 2, p. 53-68, 2012.

JAMESON, Fredric. *A virada cultural: reflexões sobre o pós-modernismo.* Trad. Carolina Araújo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006. Disponível em: http://www.saraivaconteudo.com.br/Entrevistas/Post/46169. Acesso em: 25 abr. 2012.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. Arq. urb,* n. 3, p. 23-30, 2010.

KWON, Miwon. *One place after another: site-specific art and locational identity.* Cambridge: MIT Press, 2004.

MARCHETTI, Marcos Paulo. *Entre política e estética: ocupações urbanas e arte contemporânea*. 2020. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos. Disponível em: *https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-23112020-203812/*. Acesso em: 24 abr. 2024.

MAZETO, Lara, 2021. *O restaurante “Food” de Gordon Matta-Clark: Experiências de arte e comida.* Disponível em: https://clickmuseus.com.br/o-restaurante-food-de-gordon-matta-clark-experiencias-de-arte-e-comida/, acessado em Fevereiro de 2025.

MENEGUELLO, Cristina. *Patrimônio Industrial como tema de pesquisa*. In: *I Seminário Internacional História do Tempo Presente - ISSN 2237 4078.* 2014.

MILLER, K.F. (2007). *“Art or Lunch? Redesigning a Public for Federal Plaza,”* in Miller, K.F. (ed.), *Designs on the Public: The Private Lives of New York’s Public Spaces.* Minneapolis: University of Minnesota Press, 23–44 In: MEHTA, Vikas; MITRASINOVIC, Miodrag (Ed.). *Public space reader*. Routledge, Taylor & Francis Group, 2021, p. 291 - 296.

NAGAY, Julio Hidemitsu Corrêa. *Café no Brasil: dois séculos de história*. *UNICAMP, Formação Econômica, Campinas,(3),* p. 17-23, 1999.

O’DOHERTY, Brian. *No interior do Cubo Branco*. Martins Fontes, São Paulo, 2002.

RANCIÈRE, Jacques. *O espectador emancipado*. WMF Martins Fontes, 2014.

SERGL, Marcos Júlio. *O Ciclo Migratório no Oeste do Estado de São Paulo: A fundação e o desenvolvimento da cidade de Presidente Prudente*. Cadernos Ceru, v. 30, n. 1, p. 321-348, 2019. Disponível em: *https://www.revistas.usp.br/ceru/article/view/158716*. Acesso em: julho de 2021.

SMITH, Laurajane. *Desafiando o discurso autorizado de patrimônio*. *Caderno Virtual de Turismo,* v. 21, n. 2, 2021.

TICCIH-ESPANHA. *Carta de Sevilha para o Património Industrial 2018: os desafios do século XXI*. Tradução: José Manoel Lopes Cordeiro. In: SOBRINO SIMAL, Julián; SANZ CARLOS, Marina (org.). *Arqueologia Industrial*, Lisboa, Quinta Série, v. 1, n. 1-2, p. 91-107, 2019. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/sempias2023/files/2023/08/4.-Carta-de-Sevilha.pdf. Acesso em: Abril de 2025.

AS OCUPAÇÕES DE FÁBRICAS E A DEFESA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL VIVO

FACTORY OCCUPATIONS AND THE DEFENSE OF LIVING INDUSTRIAL HERITAGE

Vinícius Martins de Camargo[1]

Resumo
Dado que os interesses das diferentes classes envolvidas na produção industrial e na produção da cidade são contraditórios, não se pode dizer que há uma memória coletiva em geral. A memória também é baseada em relações conflituosas de classe. O presente ensaio teórico-crítico busca analisar as relações contraditórias entre indústria e cidade sob o prisma da luta de classes e questionar como os tombamentos carregam e salientam tais contradições, via de regra em favor da classe dominante. A experiência brasileira e latino-americana de ocupações de fábricas, em especial, do Movimento das Fábricas Ocupadas, fornece material de grande interesse para debater as proposições vigentes quanto ao que vem a ser chamado de patrimônio industrial. Tal movimento defendeu a preservação da indústria enquanto indústria viva, não aceitando sua conversão em um túmulo de empregos. Por fim, propõe que as fábricas e a memória do movimento deveriam ser consideradas patrimônio industrial.
Palavras-chave: patrimônio industrial, ocupação de fábricas, movimento operário.

Abstract
Considering that the interests of the different classes involved in industrial production and in the city's production are contradictory, it cannot be said that there is a collective memory in general. Memory is also based on conflicting class relations. This theoretical-critical essay seeks to analyze the contradictory relations between industry and the city from the perspective of the class struggle and to question how the listings carry and highlight such contradictions, usually in favor of the dominant class. The Brazilian and Latin American experience of factory occupations, especially the Occupied Factory Movement, provides material of special interest for debating and problematizing the current propositions regarding what is called industrial heritage. This movement defended the preservation of industry as a living industry, not accepting its conversion into a tomb of jobs. Finally, it proposes that the factories belonging to the movement should be considered industrial heritage.
Keywords: industrial heritage, factory occupation, workers' movement.

1 Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP, na área de concentração Habitat. Arquiteto e urbanista graduado pelo UNESP, campus de Bauru.

Introdução

Centros antigos degradados, antigos bairros industriais depredados e ermos, abandonados. Os caminhos "naturais" são óbvios. Toda a rede de infra-estrutura urbana faz parte do complexo de meios de produção através do qual a produção capitalista gera valor e cada fatia do território inserida nesta valiosa malha é objeto de cada vez maior cobiça. Durante algum tempo, quando as grandes cidades do Brasil e tantos países do mundo ainda tinham seus arquipélagos de vazios urbanos, a reciclagem das áreas degradadas não era um problema tão relevante. Pelo menos os que se preocupavam não eram os mesmos setores sociais que hoje dão novo tipo de atenção ao tema. Havendo oferta de terrenos, fosse em áreas centrais, periféricas ou mesmo à borda da área rural, o capital preferia o novo terreno virgem ao custoso desafio de reaproveitar o decrépito. Os tempos são outros e a saturação urbana elevou o valor de todo e qualquer pedaço de terra ainda vazio. Estando em áreas urbanizadas, velhos imóveis industriais serão, cedo ou tarde, alvo da disputa acirrada pela apropriação do espaço urbano.

Na verdade, foi justamente a sanha pelo reaproveitamento destes terrenos pelo capital imobiliário o que levou à evolução dos debates e das políticas públicas de conservação do patrimônio industrial. Foi o aumento do interesse e do consequente risco de derrubada para a construção de uma cidade diferente que levou a uma corrida de alguns setores da sociedade a defender parte da cidade existente e sua "memória".

Não se discute aqui as boas intenções dos defensores do patrimônio industrial, arquitetônico, histórico, artístico, cultural, etc. Bem sabemos todos que há mentes brilhantes e bons corações em busca de combater a destruição motivada pelo lucro das identidades dos povos, para os quais suas memórias são consideradas essenciais. Mas é importante saber que, se algo foi conservado sem que tenha sido fruto de intenso combate contra o capital, os representantes patronais e seus agentes no Estado, esse interesse na conservação era antes de tudo útil à reprodução do capital.

A palavra povo, no sistema capitalista - ou em qualquer sociedade em que a divisão do trabalho tenha atingido certo nível de complexidade -, esconde uma categoria essencial para a compreensão da estrutura de nossa sociedade: a classe social. Entre esses dois pólos se dá a verdadeira disputa pela apropriação do espaço urbano, que se expressa nas diferentes abordagens sobre a questão da preservação do patrimônio industrial. O primeiro deles, o capital, na busca pela reconversão funcional da área, por exemplo, em zona comercial revalorizada, buscará criar as condições para a construção de shoppings ou torres de escritórios, ou aproveitando-se de alguma especial localização e oferta de serviços, converterá em novo bairro prioritário para edifícios residenciais. Tal combate passará pela reconfiguração dos planos diretores, leis de zoneamento, códigos de obras e posturas, etc, para garantir a realização da nova "vocação" intentada e da devida taxa de lucro. Caso o terreno ofertado - tendo em vista o que se possa potencialmente construir nele - não tenha grandes virtudes ao olhar das classes médias e altas, pode-se construir um conjunto a ser vendido a valor subsidiado, contando ainda com políticas de oferta de crédito e incentivos fiscais, complementando os lucros do setor que não deixa de usar nenhuma rebarba da terra urbana a qual possa ter acesso e licença para construir.

Nessa luta, portanto, o próprio pólo capitalista divide-se em diferentes frações. Parte dos representantes do capital pode preferir a abolição de quaisquer traços do desenho e da ocupação anteriores para a parcela do território sobre a qual pretendem investir. Outra parte pode preferir utilizar-se comercialmente de certos componentes do espaço construído ou mesmo da paisagem natural, buscando extrair dos mesmos algum valor especial e sobrevalorizar pedaço do território.

A classe trabalhadora, no outro pólo, principalmente em tempos de crise, tenta por meio do sacrifício e, quem sabe, da dívida, alcançar o direito a um teto estável (no que diz respeito à matéria, ao espaço, e também ao tempo). E se focamos em seus estratos mais rebaixados, veremos que não há muitas alternativas senão ocupar um espaço para a moradia de forma precária e/ou mesmo clandestina. Por meio das ocupações, muitas vezes esses estratos da classe trabalhadora tentarão tomar para si algum pedaço de terra perto da oferta de empregos e de serviços públicos.

Se falarmos dos setores mais organizados da classe trabalhadora, este combate pode passar pela defesa de políticas e empreendimentos públicos para moradia popular, por meio de financiamento público, ou por propostas de valorização da qualidade de vida dos moradores e a defesa de sua identidade cultural, seus valores, seu modo de vida, bem como infra-estruturas e serviços já conquistados ou a conquistar. Por isso mesmo, a própria classe trabalhadora protagonizou, apoiou e/ou testemunhou, por exemplo, movimentos de ocupação de galpões industriais para moradia, mas também movimentos que propunham - ou propõem - sua conversão em prédios de caráter público, seja para educação, cultura, etc.

A velha luta de classes segue movendo a história, a despeito do astigmatismo que embaça a visão de tantos estudiosos, fazendo-os declarar que ela morreu. Cada rua, cada beco, cada fenda da cidade está em constante disputa. Que a classe trabalhadora acumule derrotas em seu cotidiano e que suas grandes organizações tradicionais de classe tenham se adaptado ao sistema e, portanto, sejam atualmente pouco ou nada úteis para o combate, não quer dizer que não haja luta de classes. Significa apenas que o capital soube, momentaneamente, se impor. Os sinais de rebeldia aparecem a todo momento e em toda a parte.

A divisão da sociedade em dois pólos antagônicos, cuja compreensão foi tão bem introduzida por Marx e Engels (1984), desde seu Manifesto Comunista de 1848, não surge da maneira como hoje a conhecemos. A classe burguesa, proprietária dos grandes meios de produção, tem uma história contraditória. Ela nasceu na Europa como classe subalterna. O capitalismo foi revolucionário em sua gênese, visto que a burguesia nascente precisou lutar contra a antiga classe dominante europeia para impor seu modo de produção. Em seu combate, para arrastar atrás de si os setores mais pobres, ela precisava oferecer algo à humanidade em seu conjunto. A burguesia desenvolveu as forças produtivas e semeou as mentes dos pensadores de toda uma época com ideias materialistas que levavam a procurar as raízes dos males e as explicações para os fenômenos na Terra e não nos Céus. Com isso, do Renascimento ao Iluminismo, a burguesia em sua ascensão política deu forte impulso ao pensamento humano. Tal impulso assumiu forma ainda mais palpável quando as descobertas científicas passaram a converter-se em técnica produtiva, abrindo o caminho para a Revolução Industrial.

O capitalismo, no entanto, produz suas contradições. Se a cidade foi a condição para o desenvolvimento do novo modo de produção e, com ele, de um avanço técnico sem precedentes, a partir do século XX tanto a indústria quanto a cidade, em crise, se convertem em um problema para o próprio desenvolvimento e mesmo sobrevivência do sistema.

Esse processo de transição, que já foi analisado - inclusive por mim - em trabalhos anteriores, é de suma importância para a compreensão do tema de que agora tratamos. A cidade da fase imperialista é produto e reprodutora de suas contradições.

> No início do século XX, o tamanho e a população de uma cidade poderiam denunciar o nível de desenvolvimento de sua economia, o estágio do capitalismo numa região, seu estágio de desenvolvimento industrial. Londres, Paris, Nova Iorque eram, no início do século XX, enormes e, sem dúvida, eram a prova de que nos anos de desenvolvimento do capitalismo industrial o *tamanho* era *documento*. O tamanho da cidade demonstrava seu poder econômico: quanto maior, mais poderosa.
> Mas o século XX alterou e tornou muito mais complexa essa relação. Temos hoje, espalhadas pelo mundo, cidades imensas que, ao invés de desenvolvidas, são um enorme conglomerado de favelas (Camargo, 2015. p. 25).

Indústria e cidade no capitalismo imperialista

A crise estrutural do capitalismo inaugurou uma fase em que o desenvolvimento industrial em si gerou uma contradição nova. É o produto da crise de superprodução. Ao passo em que se pode construir mais e mais rápidos carros, quanto mais carros temos, mais lento é o trânsito. Na medida em que somos capazes de produzir comida suficiente para mais de uma população e meia no mundo, perto de 1 terço da população mundial convive com a insegurança alimentar e pelo menos um décimo vive com ou morre de fome (UNICEF, 2022).

No campo da habitação, quanto maior a tecnologia e a possibilidade de industrialização da produção habitacional, mais vemos aumentar o número de imóveis fechados e a população sem-teto. O censo recente indicou que há em torno de 18 vezes mais imóveis vazios do que pessoas vivendo na rua apenas na cidade de São Paulo (Petrocillo, 2023). Esse dado representa um crescimento de 103% em relação ao número de imóveis fechados em 2010. Ou seja, em pouco mais de uma década a contradição se aprofundou gravemente. As forças de produção se tornaram grandes demais e atentam contra o próprio sistema, que luta para sobreviver a si mesmo e ameaça arrastar toda a civilização em direção à barbárie. Não cabe neste trabalho tal análise, mas qualquer um que queira enxergar e ouvir sabe da participação das cidades e da indústria dirigidas pelo capital na atual situação climática.

A cidade da era da sociedade industrial floresceu nutrida pela urbanidade e, tal qual ocorre com a monocultura, o plantio e a colheita do lucro como verdadeiro produto pretendido gera um solo cada vez mais pobre e infrutífero. A degradação, resultado da rapina capitalista, gera nas grandes cidades um ambiente cada vez menos habitável. Na terra agricultável, os recursos do grande capital são os pesticidas, transgênicos e toda a tecnologia possível em favor do lucro, em detrimento da vida. No solo urbano não é diferente, embora os venenos tenham nomes diferentes como gentrificação, especulação ou favelização.

Diante de tal processo, a cidade da nossa era é tanto uma condição material quanto um resultado concreto do processo de industrialização. Essa cidade é condição para a produção, para o mercado e a reprodução social (física e intelectual) da força de trabalho que produz as mercadorias por intermédio da máquina na indústria, produzindo com isso o valor em geral e, em especial, a mais-valia. Por isso, a experiência das ocupações de fábricas e do controle operário devem estar no centro das discussões sobre uma saída para a crise urbana de nosso tempo.

Indústria e crise urbana

A crise estrutural do capitalismo inaugura uma fase em que o desenvolvimento industrial em si gera uma contradição nova. Há um contexto de superprodução de mercadorias - o que para alguns aparecerá sob a tese do subconsumo - e superacumulação de capital, que buscará novos ramos para seu reinvestimento, com graves consequências para as condições urbanas. É o que percebe Harvey (2013, p. 265-280) e outros pesquisadores acadêmicos, mas que já notaram militantes políticos revolucionários muito antes deles[2].

O desenvolvimento capitalista é carregado de uma contradição insolúvel: o capitalista só pode lucrar explorando o trabalho humano. Esse trabalho humano, vendido na forma do tempo de trabalho, produz o valor, que em parte é pago ao trabalhador na forma do salário, mas em parte é apropriado pelo capitalista na forma de mais-valia. A massa salarial é sempre menor do que o valor produzido em mercadorias, sendo tal valor expresso nos preços das mercadorias. A classe trabalhadora não pode comprar tudo o que produz e isso gera crises.

O fechamento das fábricas gera um aumento no exército de reserva, uma massa de desempregados cada vez maior. Se antes esse número exorbitante de desempregados servia ao rebaixamento dos salários, atualmente uma parte cada vez maior dessa massa sequer disputa empregos: apenas vegeta em condições subumanas.

A partir do fim do século XIX e início do século XX, a capacidade produtiva global alcançou um patamar antes inimaginável. A produção em grande escala chocou-se com os limites dos Estados nacionais pioneiros do capitalismo europeu e a concorrência mundial tomou a forma de guerra mundial para o redesenho da distribuição das colônias - e portanto dos mercados consumidores e fornecedores de matérias-primas. Há produtos demais para mercados de menos e a história do sistema capitalista desde então é sua luta pela vida. Tanto as revoluções socialistas e a luta de classes em geral quanto suas contradições internas ameaçam sua sobrevivência. A cidade tem sido o palco principal dessa luta. Foi apenas a ampla destruição da guerra que permitiu abrir espaço para os meios de produção tão poderosos de então. A reconstrução da Europa, apoiada na profunda exploração dos países coloniais e das ex-colônias, através do moderno imperialismo, permitiu a recomposição de um tênue equilíbrio, que apenas perdurou até as crises políticas marcadas pelos levantes de 68 e pelas crises econômicas da década de 70, que exigiram do capital novas estratégias de dominação, que, por sua vez, implicaram grandes mudanças no campo da produção industrial.

O século XX trouxe a industrialização brasileira, de caráter dependente e dominado. Seu florescimento deu-se na condição de serviçal das potências centrais. Por isso, diante das crises econômicas de alcance mundial, sendo as patentes, o domínio tecnológico e mesmo a fabricação das máquinas quase totalmente dominados pelos países capitalistas centrais, o poder de decisão dos atores nacionais era muito pequeno. Quando uma grande empresa decidia ir embora, destruía os empregos e levava consigo todo o conhecimento, as marcas e a técnica. O que sobrava era a carcaça, o prédio, quando muito. Essa sobra, por vezes com uma fachada com frontões triangulares, pilastras ou paredes em tijolinhos de barro, é que tantas vezes acaba por ser tombada e chamada de patrimônio industrial. Como se vê, o verdadeiro patrimônio da classe trabalhadora - os empregos - é destruído; o verdadeiro patrimônio dos capitalistas - as máquinas, a tecnologia, as patentes - é levado para outros países; e o que sobra recebe o nome de patrimônio, por parte dos arquitetos saudosos e por parte de agentes públicos e privados com seus próprios interesses.

A morte da indústria de uma região em função da luta dos capitalistas contra a tendência à queda da taxa de lucro - aqui me separo momentaneamente de Harvey, que não acredita que tais crises sejam movidas por tal tendência - é uma catástrofe social. É a destruição da vida de muitos em razão da busca pelo lucro. Ainda que os centros culturais, lofts ou os complexos de lojas que possam surgir de suas velhas fachadas possam ter alguma duvidosa beleza quando projetados por arquitetos bem treinados - um pouco pelas universidades contemporâneas e bastante e preponderantemente pelos mestres do mercado -, isso não nos autoriza a esquecer o horror do fechamento das fábricas. Cada fábrica fechada é um túmulo de empregos, que jamais retornarão. A classe trabalhadora é a vítima de tal evento e a vida dos operários das regiões "desindustrializadas" é um tormento. Dos que viviam nas vilas operárias, a incerteza da moradia; dos que eram donos de suas moradias, a queda dos preços e a impossibilidade de comprar em outro local algo do mesmo nível de conforto e espaço significou o decaimento dos níveis de vida - isso se conseguiram outro emprego na indústria; para quem vivia de fornecer serviços para o entorno, restou e resta o desamparo e o desalento. A morte dos bairros e seu renascimento para a gentrificação são um evento histórico trágico.

A concorrência capitalista, através da disputa de mercados, com a luta pelo melhor preço a custa do rebaixamento dos custos de produção (superexploração do trabalho, avanços tecnológicos, organizacionais, logísticos e melhoria da infraestrutura urbana, etc), leva ao fechamento de empresas menos eficientes e à concentração do capital, que por sua vez leva a atenuação da própria concorrência e a formação de monopólios. Assim, como medida de salvação da taxa de lucro, os setores monopolistas, sem a pressão da livre concorrência, logram descolar relativamente seus preços dos custos de produção, permitindo um aumento vertiginoso da renda de monopólio. Tal inflação dos lucros, sustentada pela oferta de crédito, dá ao setor imobiliário preponderância em relação à indústria em grande parte das cidades contemporâneas. A queda da taxa de lucro na indústria - particularmente a indústria de pequeno e médio porte, nacional, que morre por sufocamento - leva a uma migração do capital para o mercado imobiliário, fortemente concentrado. O mercado imobiliário se torna o herdeiro e grande interessado na reciclagem dos corpos defuntos em princípio de putrefação e passa a planejar a morte de outros, para sua futura exploração.

Que a produção industrial nociva não deva conviver com o local de moradia é uma tese baseada não só na ciência, mas no próprio bom senso. Mas o desaparecimento da indústria das vistas do povo citadino nada tem a ver com algum sincero cuidado com o povo. A indústria só foi deslocada de dentro das cidades quando seus dejetos atrapalharam a própria burguesia e seus capachos. Ademais, sabe-se que o desenvolvimento tecnológico poderia ter sido voltado à resolução desse problema. Não foi porque não geraria lucros, apenas custos.

Mesmo um planejamento realmente interessado no bem-estar do povo trabalhador poderia, em certos casos, organizar o deslocamento das indústrias para a preservação da qualidade ambiental urbana ou rural ou para o melhor aproveitamento de recursos naturais ou humanos. Mas que o desenvolvimento de certas cidades atualmente demande o desaparecimento da indústria mesmo de seus arredores, criando os espaços de abandono é produto da anarquia da lógica capitalista. Harvey (2014, p. 30-40) é muito eficaz em demonstrar como as crises, baseadas no excedente de capital industrial sem possibilidade de reinvestimento, encontram na produção imobiliária seu refúgio. Atualmente, a desindustrialização de regiões inteiras desloca o investimento

2 Trotsky alertou para a crise estrutural do Capital desde a década de 1930, em trabalhos como Agonia do capitalismo e as tarefas da 4ª internacional, conhecido e publicado como o Programa de Transição (2008), a partir dos desdobramentos da contribuição anterior de Lenin em Imperialismo, fase superior do capitalismo (2011).

dos excedentes para a produção imobiliária, que por sua vez é motorizada por um complexo sistema de atração e potencialização de clientes para o mercado financeiro, que empresta para financiar tanto a produção quanto a compra, e ainda encontra formas diversas de participação nos negócios resultantes da construção, entre eles atuando como investidores em fundos imobiliários.

O brasileiro atento se lembrará de quando Lula nos "informou" de que haveria "apenas" uma marolinha e de quando Dilma lançou, para tentar conter os efeitos da crise econômica mundial no Brasil, o PAC e o Minha Casa Minha Vida, ambos ligados fortemente à construção civil, com pesado investimento público e principalmente com mecanismos para o fomento do mercado de crédito. A migração dos excedentes de capital da indústria para o mercado financeiro - que não existe no vácuo - acabam desembocando nas cidades. Vivemos uma era de superprodução de cidade. O elo entre as questões é quase invisível a olho nu, pois exige a investigação e análise científicas e o instrumental de uma abordagem crítica. Por isso passa despercebido pelos adeptos do senso comum.

O fechamento das fábricas, a depreciação das antigas regiões industriais e a sua conversão em complexos comerciais de alto padrão, centros culturais, escolas seletivas, lojas de luxo, etc, valorizando regiões e criando demanda qualificada para os terrenos de galpões vizinhos, dos estacionamentos e das áreas de casas antigas e desvalorizadas são sempre processos articulados e amarrados no plano econômico.

Será mesmo possível proteger o que vem a ser chamado de patrimônio industrial de forma independente dos interesses do mercado imobiliário e das grandes redes comerciais? É possível uma defesa do patrimônio industrial em favor da classe trabalhadora?

Patrimônio de quem? A questão de classe no patrimônio industrial

A lista de edifícios e monumentos tombados na cidade de São Paulo é fonte frutífera para nossa reflexão. Deixemos de lado, para este texto, as esculturas e os monumentos e nos concentremos em algumas das edificações industriais.

As indústrias Reunidas Matarazzo, situadas na Avenida Francisco Matarazzo e encostadas na ferrovia, e o antigo Moinho Matarazzo, no Brás, foram tombados pelo Condephaat, entre 86 e 93.

Tratando-se do Moinho Matarazzo, segundo o site do Condephaat:

> O tombamento conta com proteção especial de sua área envoltória por ter sido na Rua Monsenhor de Andrade local especial na luta dos operários paulistanos pela melhora de salários durante a Greve de 1917. Após o assassinato do sapateiro José Martinez pelas forças policiais paulistas, a greve ampliou sua proporção, com cerca de 100 mil trabalhadores de vários setores paralisados entre 9 e 16 de julho e se expandiu para outras cidades do estado, como Campinas e Santos, estendendo-se para o Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre e Pelotas. O movimento paredista ficou conhecido por Greve Geral de 1917. (Condephat, 2021)

Creio que deveríamos estudar a possibilidade de identificá-lo como monumento a "José Martinez" e colocar o nome do patrão como parte das informações históricas complementares, no corpo do texto de descrição, e não o contrário. Aliás, o envoltório, como um todo, poderia ser tombado como memorial à greve de 1917. Sob a desculpa de garantir a preservação do patrimônio arquitetônico, histórico, cultural e/ou industrial, o nome de um dos grandes algozes da classe operária brasileira é imortalizado e descrito em artigos, livros, jornais como empreendedor, modernizador, filantropo e etc. Os direitos da classe trabalhadora brasileira não são devidos à beneficência deste tipo de senhores, mas pelo contrário, à coragem de tantos José(s) Martinez.

Quanto às Indústrias Reunidas Matarazzo, na Avenida Matarazzo, essas passaram longo período abandonadas, até tornarem-se uma espécie de "centro cultural", administrado por uma associação civil de interesse público sem fins lucrativos. Apesar da nomenclatura que se esforça por dizer o contrário, é uma associação privada, funcionando em uma propriedade privada, com acesso bastante selecionado. Em nada se discute a qualidade de artistas ou intelectuais que tenham se apresentado ou venham a se apresentar no local. Não falo de qualidades de indivíduos que o acessem, mas de seu caráter e função social, para além da autodescrição. Aliás, uma das principais seções com fotos de eventos em seu site tem por nome a expressão "corporativo" e mostra a qual interesse serve o uso reciclado daquele espaço (Casa, s.d.)[3].

Também interessa para este estudo recordar que a greve geral de 1919, que de certa maneira seguia a trilha da greve de 1917, teve como estopim os desmandos do clã Matarazzo nas Indústrias Reunidas:

> O movimento teve início após um incidente na fábrica Mariângela – parte integrante das Indústrias Reunidas Matarazzo – que culminou com a demissão de um trabalhador, fato considerado injusto pelos seus colegas. A greve rapidamente se alastrou para outras categorias, sendo que no terceiro dia já englobava operários das fábricas de tecidos, padarias, gráficos, ateliers de costura, serrarias e frigoríficos, num número estipulado por A Plebe em 50.000 trabalhadores. (Junior, 2018, p. 6)

A região do entorno imediato em que se encontra a edificação tombada, aliás a única ainda em pé, onde está instalada a "Casa das Caldeiras", já é qualquer coisa, menos operária. Os antigos galpões próximos à ferrovia foram excluídos do tombamento em 1993. Ao lado do único edifício preservado, foram construídas torres de escritórios de alto padrão. Logo mais à frente está o shopping Bourbon e, ainda que muito próximo esteja o antigo Palestra Itália, é preciso dizer que o atual Allianz Park tenta de toda maneira selecionar seu público. Sequer trata-se exatamente de futebol, mas de um empreendimento da WTorre, empresa de empreendimentos imobiliários, que leva o nome da Allianz, empresa de seguros, para quem o Palmeiras é uma marca parceira que atrai público e renda, nada mais. Se a sua origem e as raízes que o futebol brasileiro criou no seio do povo ainda não permitem uma ruptura absoluta, é fato que os preços tornam-se muitas vezes proibitivos para os mais pobres. Isso sem falar nos valores dos ingressos de shows, importante fonte de renda, contados sempre a partir da casa das centenas de reais.

Nada sobrou da memória operária e o único nome que consta é o de Matarazzo, nas placas da avenida. Nem os textos recordam o operário demitido, os tantos espancados, presos e mortos nas lutas do período de 1917 a 1919 ou nas tantas outras durante o século XX. Tampouco estão nas placas da avenida os nomes de trabalhadores e

3 Como subtítulo do texto principal na página inicial do site, pode-se ler: "Do passado ao presente, um patrimônio cultural da cidade de São Paulo". Ou seja, a condição de patrimônio cultural é apresentada como um atrativo diferencial.

trabalhadoras que moveram a história à frente, cruzando os braços, desafiando a ordem em defesa de direitos de que hoje gozamos. A rua de trás, saindo do Memorial da América Latina e desembocando na Casa das Caldeiras, chama-se Mário de Andrade. Seu cruzamento com a Francisco Matarazzo parece mesmo um ultraje. Mário, que nunca foi um revolucionário político, gostava da palavra proletariado, porque com o passar de seus dias aprendeu a simpatizar com ele, e não com o burguês.

Neste sentido, antes de receber qualquer acusação de seletividade, devo dizer que o patrimônio industrial segue a mesma lógica de todo o resto do pensamento dominante quanto ao conservacionismo patrimonial. E mesmo os Matarazzo, exemplo que selecionei entre outros, têm preferência em campos variados. É tombado o distrito paulistano de Ermelino Matarazzo, bem como o antigo Hospital Matarazzo.

No caso do hospital, em sua carcaça funciona o complexo empresarial de alto luxo Cidade Matarazzo, cujas propagandas anunciam como composto de hotel, escritórios de alto padrão, shopping center, centro cultural e gastronômico, tendo o empreendimento utilizado ainda centenas de árvores com espécies da Mata Atlântica. Tudo isso a cerca de 200 metros da Avenida Paulista.

Comumente, os artigos sobre a história do hospital remontam a uma suposta benevolência e filantropia da elite imigrante italiana, esquecendo dos operários assassinados e mesmo de escândalos de desvio de recursos públicos que marcaram sua história. Aliás, o grupo Matarazzo foi à falência nas décadas de 80 e 90, com uma série de empréstimos não pagos, culpando a crise econômica.

Quantos exemplos semelhantes não poderiam ser listados por toda a parte? A Fábrica de Cimento Portland de Perus, que descobriu-se na década de 60 que não pagava imposto nenhum, motivo pelo qual sofreu intervenção federal, tinha tamanho patrimônio que, do confisco para pagamento das dívidas, deu o terreno para o Parque Villa-Lobos, além de parte do Parque Bandeirantes. De seu histórico de conflitos contra a classe trabalhadora e os moradores do entorno, além da greve dos Queixadas de 62 a 69 - uma parada de impressionantes sete anos -, enfrentou a luta contra a poluição por suas chaminés sem filtros. O fechamento da fábrica deixou um legado de poluição e desemprego. Também é preciso contar que, mesmo tendo sonegado tantos impostos, a família Abdalla, proprietária, recebeu a maior indenização da história do Brasil até então.

O imóvel foi tombado como patrimônio histórico de São Paulo. Os proprietários o abandonaram, pois sem poder gerar lucro é só uma sobra, uma carcaça. O povo da região empreendeu no início dos anos 2000 um movimento pela utilização do imóvel para um centro cultural, parque e universidade. A família Abdalla tem agora, no entanto, um projeto imobiliário envolvendo a região.

> Além dessa questão, em 2014, a antiga indústria e seus arredores foram inseridos como Território de Interesse da Cultura e da Paisagem Jaraguá – Perus, no Plano Diretor Estratégico (PDE- Lei 16.050/2014) de São Paulo. O documento previa, entre outras medidas, a criação de um parque chamado A Luta dos Queixadas no mesmo espaço onde o projeto habitacional será instalado.
> No entanto, durante a tramitação da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei 13.885/2004), o PDE foi modificado. Popularmente conhecida como lei de zoneamento da cidade, a lei regula o que deve ou não ser construído em São Paulo, seja pelo Estado, ou por construtoras, incorporadoras ou proprietários de imóveis. Desconsiderando aquilo que diz o PDE – que considera o futuro Parque A Luta dos Queixadas zona especial de interesse social – a revisão da lei de zoneamento coloca essa área como zona de uso misto, onde está liberada a construção industrial ou habitacional, desconsiderando todo o valor histórico, social e cultural da área onde o prédio está situado (Moreira, 2016).

O relato acima retrata a história de luta de classes em torno da memória relacionada à essa indústria. Os proprietários e representantes do capital propõem e defendem um grande empreendimento imobiliário, buscando extrair lucros dos escombros da velha fábrica. Os representantes do povo trabalhador propõem um parque chamado A Luta dos Queixadas. Mesmo após terem conquistado a inserção de tal proposta no Plano Diretor da cidade, o capital volta a deixar claro que é a luta de classes que faz a lei.

Segue a luta sobre o que um dia foi indústria, do que foi o emprego de tantos e o meio de produção dos insumos que em grande parte construíram as fundações, estruturas e paredes desta cidade. Cada setor desta complexa disputa vê naquele imóvel um patrimônio diferente. Não é possível defender ambos ao mesmo tempo como memórias legítimas, são contraditórias e excludentes. Narrativas incompatíveis sobre nossa história. Mas há quem veja ali uma memória universal. Parte dos arquitetos e urbanistas parece desenvolver certo fetiche pela carcaça.

Patrimônio industrial e a luta de classes

O chamado patrimônio industrial pode ter origens muito diferentes. Pode ter causa no florescimento e desenvolvimento da indústria ou de uma região industrial, fazendo com que fosse necessário construir nova(s) planta(s), para resolver a contradição entre a velha edificação e os novos meios e sistemas produtivos mais avançados, ou mesmo para se aproveitar de novas infra-estruturas, impossíveis nos velhos bairros. Não se tratava, em casos como este, portanto, do fechamento de empresas, mas do descarte de um prédio e de seu deslocamento enquanto empresa, devido à sua evolução. Essa foi uma motivação prevalecente - mas, de forma alguma, única - em determinados momentos e contextos no Brasil. Mesmo neste tipo de caso, porém, tal melhoria não era exatamente uma evolução. Os avanços tecnológicos não são necessariamente avanços em absoluto. Muitas vezes o avanço consiste em poder empregar menos mão de obra, em produzir mais com menos trabalho, e não necessariamente em mais qualidade para o produto. E mesmo o deslocamento dentro da mesma cidade ou região poderia significar a troca parcial ou total da mão-de-obra. Um descarte covarde de seres humanos.

Mas as últimas décadas assistem a um processo bastante diferente. A desindustrialização resulta no sepultamento massivo de postos de trabalho. O que normalmente chamamos de patrimônio industrial, em considerável parte, se assemelha muito mais a um cemitério de postos de trabalho, uma lápide com dizeres hipócritas para a dignidade da classe trabalhadora e não há como tornar isso belo. Projetista ou planejador nenhum será capaz de, com traços ou planos, embelezar um processo de decadência que ameaça arrastar a humanidade à barbárie. No máximo, lança-se uma mão de tinta e algum perfume. Nada disso resiste à primeira tempestade.

O próprio texto de chamamento para o presente número desta revista retoma o processo histórico de definição em nível institucional internacional do que vem a ser o patrimônio industrial. Assim é dito:

> De acordo à *Carta de Nizhny Tagil (2003)* adotada pelo The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage – TICCIH (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial), patrimônio industrial são os vestígios da cultura industrial com valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Esses vestígios podem ser as edificações, maquinários, oficinas, fábricas, minas, locais de processamento e de refinamento, armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as infraestruturas e locais onde se desenvolvem atividades sociais relacionadas com a indústria (tanto habitacional quanto de culto ou educativas).
> Esse documento foi complementado em 2018 pela *Carta de Sevilha*, na qual destacam-se entre outros aspectos: "El valor cultural de los testimonios materiales e inmateriales vinculados a las actividades productivas, […] la creciente conciencia ciudadana por el mantenimiento y conservación del Patrimonio Industrial como parte esencial de la memoria colectiva. […] La demanda expresada por colectivos ciudadanos para disponer de espacios donde poder expresar sus relaciones de memoria y sociabilidad" (Chamada, 2024).

Os parâmetros da Carta de Nizhny Tagil (2013) e a Carta de Sevilha (2019) não tratam de um patrimônio industrial vivo, mas de um patrimônio comercial que se traveste de patrimônio cultural. É, curiosamente, um fóssil da nossa própria época.

Vivemos a era industrial, ainda que muitos autores queiram nomeá-la de pós-industrial. Na fábrica, na escola ou nos escritórios, quem olhe para os próprios pés, verá calçados que, na grande maioria das cidades do globo, são industrializados. O mesmo para nossas roupas ou para nossa comida. O fato de que a indústria tenha cada vez mais alto nível de produtividade tem consequências econômicas, políticas e sociais das mais sérias. No capitalismo, longe de significar um aumento do conforto e redução da jornada de trabalho - dado que as máquinas fazem cada vez mais - temos o inverso.

Os que creem que temos uma sociedade pós-industrial parecem se ater a um aspecto da questão, ignorando a totalidade e suas contradições. Há uma redução daquele emprego diretamente associado à fábrica, ao galpão. Mas, de forma alguma temos uma redução da presença da indústria na vida social. Os alimentos são hoje muito mais industrializados do que em qualquer outro momento. O mesmo para todos os outros campos da reprodução social da vida humana.

Isso só reforça - e não refuta - o fato de que é justamente o estágio de desenvolvimento da indústria que determina as grandes mudanças no organismo social. Se entre as empresas mais poderosas do mundo estão a Meta ou o X, temos que ter em mente que isso se relaciona diretamente com uma indústria de celulares, tablets, notebooks e PCs em escala global. Se, por um lado, tais produtos não são "palpáveis", o que leva à dúvidas se trata-se de indústria propriamente, a verdadeira mercadoria de que se sustenta esse mercado é a produção de equipamentos materiais, sem os quais software algum tem sentido. Além disso, a propaganda constante em seus sites está sempre relacionada a venda de algo. E esse algo, quase sempre, precisa ser produzido materialmente pela indústria.

Além de tudo isso, acontece que muitos dos setores que antes estavam dentro da fábrica, hoje se espalharam pela cidade e, com os modernos meios de comunicação, departamentos e setores que funcionavam dentro ou anexos ao galpão da produção podem estar em diferentes partes do mundo. Isso vale para os serviços comerciais, de projetos, de publicidade ou de recursos humanos, alcançando até a questão do estoque e da logística. A fábrica dilui-se na cidade.

> Reformulando espaços de logística interna e externa, empresas passaram a ocupar e apropriar-se, sistematicamente, dos espaços urbanos. Esta ocupação faz recair os custos, agora ampliados, de manutenção e recuperação - antes restritos à contabilidade empresarial - sobre a população em geral, os trabalhadores em particular e sobre os cofres da administração municipal, estadual e federal. Espaços para estoques implicam custos. A pertinência em eliminá-los somente assumiu dimensão de racionalidade administrativa privada quando, na busca de valorização em um mercado global tido como inexoravelmente competitivo, restrito e impositivamente segmentado, o capital incorporou, mais do que nunca, tempos e espaços físicos subjetivos. (Ferrari, 2005. p. 26)

Questionando o conceito de patrimônio

É necessário questionar o próprio conceito de patrimônio, na medida em que qualquer valor ou riqueza, em nossa sociedade capitalista, tem um proprietário. Mesmo a propriedade pública está constantemente em disputa pelas diversas classes e frações de classe. E, sob o controle do Estado capitalista, serve à classe dominante e, mais especificamente, à sua fração dominante em cada momento histórico. Por que seria diferente com o patrimônio industrial?

Acontece que tratamos de um elemento imaterial, que se expressa por vezes em um elemento material, portador de significados. A memória coletiva, tendo caráter de classe, pode ser disputada pelas diferentes classes sociais em luta no sistema capitalista.

Abordando o tema pelo ângulo próprio do historiador crítico, Francisco Lino de Aviz Neto e eu nos encontramos justamente no que tange ao aspecto político deste debate. Em sua dissertação de mestrado, pesquisando a experiência da ocupação da Cipla e da Interfibra, em Joinville-SC, ele faz a seguinte observação:

> (...) Entretanto, sendo o patrimônio a expressão política da memória de uma classe, de um grupo social e/ou de um gênero humano ele pode ser disputado pelos controladores e quaisquer outros trabalhadores. O posicionamento crítico é importante por não referendar o patrimônio como algo dado, valioso e automaticamente identificável pelos trabalhadores. Ele pode, na realidade, ser instrumento de fetichização do passado para o domínio ideológico do presente pelas classes dominantes. Uma necessidade capitalista de alçar como exemplar não os processos autônomos da classe trabalhadora, como o controle operário em Cipla e Interfibra, mas sim, por exemplo, a convalidação de "povo trabalhador", "ordeiro" e "empreendedor" de Joinville. (Neto, 2024. p. 77)

A Carta de Sevilha fala de "la creciente conciencia ciudadana por el mantenimiento y conservación del Patrimonio Industrial como parte esencial de la memoria colectiva". (2019) Cabe a nós perguntarmos: de que coletivo falam? Tal como já afirmei anteriormente, a sociedade capitalista é uma sociedade dividida, antes de qualquer coisa, em classes. Dentro das classes, uma infinidade de frações com interesses distintos gera novos e diferentes conflitos. Tal documento, muito antes de definir, acaba por falsear e esconder, sob a fraseologia do interesse comum e público, a existência de uma ideologia dominante que se passa por interesse geral, por interesse público: o

interesse material da classe dominante.

A conservação do Patrimônio Industrial, por sua via institucional, visa garantir a utilização da memória da indústria para o reforço ideológico do domínio burguês, de seus feitos, ao mesmo tempo em que com isso atribui especial valor ao território ao qual tal memória se vincula.

Muitas das indústrias de São Paulo, Rio de Janeiro e outras tantas grandes, médias ou pequenas cidades brasileiras industrializadas levam em suas fachadas ou placas os nomes de seus proprietários, os sobrenomes das famílias fundadoras, como se fossem heróis. Não sou favorável à destruição de todas as esculturas ou monumentos em homenagem aos nossos algozes. Eles também falam sobre nosso passado, sobre as ideias e relações de classe, bem como dos princípios estéticos vigentes então. Mas estou de acordo com aqueles que lutam para retirá-los das praças públicas. Deveriam estar em museus onde se possa ler e conhecer seu papel histórico, onde se possa ensinar como suas ideias foram ou devem ser derrotadas. Não é possível levar as fábricas falidas para dentro de museus. São elas mesmas museus, mesmo quando não o são formalmente. Fósseis de um tipo diferente, maiores que quaisquer ossos, feitos do trabalho humano sobre a natureza. Mas são, acima de tudo, documentos que falam da exploração e da opressão, que culmina com o descarte dos trabalhadores pelo capital, quando não servem mais à produção do lucro.

Se o processo de estabelecimento do valor de um patrimônio arquitetônico, histórico e cultural balizar seus critérios estéticos, bem como sua relevância histórica, com base no ponto de vista e nos objetivos históricos da classe trabalhadora, então tudo o que diz respeito à história do Movimento das Fábricas Ocupadas do Brasil deve estar na lista do que deve ser preservado enquanto Patrimônio Industrial.

Ocupações de fábrica e a defesa do patrimônio industrial vivo

A América Latina viu ser reeditado um velho método de luta da classe operária, cuja origem e desenvolvimento remonta às experiências históricas da classe trabalhadora, desde a Comuna de Paris, passando pela Revolução Russa, os levantes operários na Polônia, Hungria, Iugoslávia, Itália, Espanha (na Guerra Civil), Portugal (Revolução dos Cravos) e mesmo no Chile da década de 70 (Cordões Industriais) e outros. (Novaes, 2023, p. 44-46; Lyon, 2006)

No Brasil e em outros países da América Latina, a classe operária protagonizou um drama épico, que difere do enredo usual nos casos de fechamento de fábricas. Aliás, friso que nada há de exatamente original na obra destes operários latinoamericanos, protagonistas da história que ora relato, salvo a habilidade dos grandes artistas de adequar cada montagem ao seu elenco e às condições de seu tempo.

Nosso continente viveu, no final do século XX e início do XXI, um período de seguidas crises, de grande desemprego e ataques aos direitos trabalhistas que exigiria da classe trabalhadora uma reação política compatível. Infelizmente, as grandes organizações sindicais e estudantis construídas em tão duras lutas no passado não estiveram à altura da tarefa e a resposta devida não foi uma regra, mas apenas uma exceção. Isso, porém, não diminui sua importância. Pelo contrário, aumenta.

Diversos autores conseguiram rastrear as origens deste processo em experiências acumuladas em décadas anteriores, mas foi a partir da década de 90 que ocorreu uma primeira onda na Argentina e, a partir da crise econômica de 2001, com a quebra financeira do país e o fechamento massivo de empresas, que o movimento alcançou ainda maior extensão e relevância. (Ruggeri, 2018, p. 50-63; Festi, 2010, p. 61-77)

É também dos anos 2000 a experiência venezuelana, onde a tática das ocupações foi uma reação política contra a sabotagem patronal, quando da tentativa de deposição de Chávez, em 2002. A luta contra o golpe teve como ponto central a ocupação da empresa petrolífera PDVSA, posta sob controle dos trabalhadores, reagindo à sabotagem dos burocratas do Estado que estavam dispostos a agir em defesa de interesses do capital estrangeiro contra o patrimônio nacional venezuelano, em especial suas reservas de petróleo. Seguem-se a esta outras ocupações como da VENEPAL ou a ALCASA, que conquistaram a nacionalização, sob o sistema de cogestão com os trabalhadores. (Lyon, 2006)

Dario Azzellini (2023, p. 171-173) escreve como na Venezuela as empresas ocupadas se associaram às comunas e estabeleceram relações com o território e com bairros, vilas, aldeias e etc. Longe de propor aqui qualquer análise sobre o caráter destas formas de governo e das táticas usadas por estas fábricas e empresas específicas, cabe citar quão interessante é a disposição recorrente nas experiências mais radicais de conectar-se com os demais movimentos, em especial com as formas de organização popular no entorno urbano.

Entre os diferentes movimentos em que se organizam os trabalhadores em defesa de seus empregos e direitos, há um que merece especial atenção do leitor que busca pensar o patrimônio industrial e suas relações com a história econômica e social. Trata-se do Movimento das Fábricas Ocupadas do Brasil, cujo núcleo duro foi formado pelos trabalhadores da Cipla e da Interfibra, em Joinville-SC, e da Flaskô, em Sumaré-SP.

O Movimento das Fábricas Ocupadas batalhou pela conservação da indústria enquanto indústria, atividade humana mediada pelo maquinário, defendendo portanto emprego e parque fabril, as forças produtivas sobre as quais baseou-se a intensa revolução industrial que possibilitou toda a vida moderna, em suas maravilhas e desastres, em seus progressos e suas contradições, mas acima de tudo em seu potencial de satisfação das necessidades humanas por meio da produção em grande escala. Defendeu a manutenção de todos os empregos, dos direitos trabalhistas e do parque fabril, contra a rapina e o roubo recorrente nos fechamentos de fábricas em falência. De seu anterior caminho rumo à ruína - sob a direção do antigo patrão -, a ocupação não converteu a indústria em museu, mas em indústria viva. (Nascimento, 2004, p. 45; Camargo, 2015, p. 51-53)

Deve despertar especial interesse para os estudos urbanos o caso da Flaskô. A partir de seu movimento, em parceria com famílias da região, foi organizada uma ocupação do terreno ao lado da fábrica (Camargo, 2015, p. 55-71) - na verdade, uma parte desocupada do mesmo terreno da fábrica - resultando duas décadas depois em 564 famílias com suas habitações regularizadas, agora em luta por obras de infraestrutura e melhorias no bairro. Trata-se de um marco, um bairro cuja história remete à luta operária, de uma fábrica que foi ocupada, mas posteriormente fechada pelo capital e por seu Estado.

O surgimento do Movimento das Fábricas Ocupadas

O Brasil vivia um momento de intensa polarização política, com o ascenso de Lula, candidato do Partido dos Trabalhadores, nas pesquisas eleitorais no ano de 2002. A classe trabalhadora brasileira, exausta do enorme desemprego, das consequências da onda de privatizações promovida pelo governo federal na década de 90 e das reformas e ataques diversos aos direitos trabalhistas, decidiu retomar o movimento interrompido

no final dos anos 80 e votou massivamente no representante operário para dar fim ao ciclo do PSDB na Presidência da República.
O clima político no Brasil daqueles dias era diferente dos anos anteriores. A classe trabalhadora ganhava confiança dia após dia. Tal confiança tinha como base a sensação cada vez mais forte de que poderia vencer no terreno eleitoral. Mas não há uma fronteira material que separe o terreno eleitoral da luta de classes no chão da fábrica ou das lutas urbanas. Como parte da forte onda de mobilização popular que levou Lula à Presidência da República, os trabalhadores da Cipla organizaram uma greve contra a destruição da fábrica em que trabalhavam. Não recebiam salários, havendo longos atrasos e pagamentos parciais que colocavam as vidas de suas famílias em estado de enorme precariedade. Uma primeira tentativa enfrentou a traição de seu sindicato e levou a demissões.

A segunda tentativa encontrou suporte em elementos mais radicais no interior do PT da cidade, oferecendo um apoio material e político externo. Jovens revolucionários acamparam em frente ao portão para somar ao movimento dos operários. O clima político nacional atribuiu àquela greve um caráter inusitado. Quando o patrão disse que não tinha como pagar os salários e que não tinha interesse em dar continuidade à empresa, em lugar de discutirem as indenizações trabalhistas, os trabalhadores decidiram assumir a direção da empresa. Durante a discussão da transição, o patrão intransigente foi posto para fora da fábrica. Após intensas mobilizações que tomaram e sacudiram a cidade, obtiveram uma decisão judicial que determinava a entrega de uma procuração para que gerissem a empresa. Incluíram em seu quadro de funcionários os apoiadores políticos que estiveram consigo nesta dura batalha e cuja tradição política permitiu fornecer uma direção política revolucionária. Neste processo, arrastaram consigo os trabalhadores da Interfibra e, no ano seguinte, os trabalhadores da Flaskô, ambas do mesmo grupo econômico. (Nascimento, 2004, p. 109)

A ocupação da Cipla e da Interfibra se sustentou até 2007, quando uma intervenção judicial, feita a pedido do Ministro da Previdência do governo Lula, exigindo o pagamento de uma dívida feita pelo antigo patrão - nunca cobrada do mesmo, mas agora cobrada da gestão operária - levou ao fechamento da fábrica, com a demissão por justa causa de todo o conselho de fábrica eleito pelos trabalhadores, a instituição de um regime autoritário e uma série de demissões posteriores. (Camargo, 2015, p. 113) A decisão judicial que determinou a intervenção tinha uma lista de 8 motivações. A última tinha literalmente os dizeres: “imagina se a moda pega!”. (Mandl, 2012, p. 28)

A Flaskô conseguiu não ser incluída na decisão da intervenção e resistiu por mais tempo, sendo fechada já no governo Bolsonaro, com um corte de energia da empresa privada CPFL, que por longa data manteve-se em contato com o interventor.

A Cipla segue aberta, sendo dilapidada e o caminho para o fechamento preparado. A Flaskô já não funciona e seu maquinário está sendo leiloado para o pagamento dos direitos trabalhistas devidos pelo antigo patrão e não pagos - por falta de recursos - durante a própria gestão operária. Ainda assim, o patrimônio material segue sendo controlado por um revezamento de vigilância feito pelo próprio movimento, para que nada seja roubado.

Este movimento social, mesmo que inconscientemente, nada poderia ter a ver com uma concepção de conservação do patrimônio industrial como parte da memória coletiva apenas. Sua defesa era a conservação do patrimônio industrial como sustentáculo da vida econômica, política e social como um todo. Era a defesa do emprego e da classe trabalhadora em luta, como motor de lutas que arrastaram amplos setores sociais da cidade, do país e mesmo de movimentos de trabalhadores de outros países, como demonstraram os encontros e conferências nacionais e internacionais dos quais não

apenas participaram, mas que inclusive, por vezes, organizaram e mesmo sediaram nos espaços da Cipla[4] (Prata, 2021; Nascimento, 2004, p. 114-118).

Quando ocorreu a intervenção judicial na Cipla, com a tomada armada da empresa, todos os arquivos históricos, sua memória, que estavam nos computadores da empresa foram confiscados e nada foi recuperado pelo movimento. A Flaskô aprendeu com a história do fechamento da Cipla e da Interfibra e deu uma contribuição e exemplo ímpares para os movimentos vindouros. A organização do Centro de Memória Operária e Popular - CEMOP possibilitou a catalogação dos boletins e jornais publicados pelo movimento, bem como o arquivo de diversos materiais e a publicação de livros e revistas teóricas que contam e discutem a sua história. O CEMOP, defendendo a sua história de luta, permitiu que trabalhadores de outras fábricas, de outras categorias da cidade ou do campo, que novas gerações de jovens e trabalhadores do Brasil e de outros países aprendam com seus relatos e análises, preparando o caminho para as futuras lutas.

Sob a intervenção judicial, uma das primeiras medidas foi a retirada do outdoor emblemático que anunciava a todo o centro da cidade industrial de Joinville que a Cipla estava sob controle dos trabalhadores.

Outdoor na entrada principal da Cipla, em Joinville-SC, durante o período sob controle dos trabalhadores. Créditos: Setor de comunicação da Cipla Ocupada: Antônio Hélio Pereira e Silvia Agostini.

4 O Movimento organizou conferências nacionais, uma conferência pan-americana de fábricas ocupadas, sempre com a consigna da defesa dos empregos, dos direitos, da reforma agrária e do parque fabril. Participou também do Encontro Latinoamericano de Fábricas Recuperadas pelos Trabalhadores, na Venezuela.

A história do Movimento das Fábricas Ocupadas: patrimônio da classe trabalhadora

Qual o critério para a definição da importância histórica, cultural, arquitetônica, enfim, social do patrimônio industrial? Eu não tenho dúvidas de que a Cipla, cuja qualidade estética de seus edifícios não se enquadra no padrão preferido pelos arquitetos, tem atributos suficientes para ser enquadrada como patrimônio, no campo industrial.

Em Joinville-SC há uma lista de tombamentos realizados pela autoridade pública competente, na qual se pode encontrar elementos do "patrimônio industrial" como, por exemplo, a Chaminé da antiga malharia Arp, com seus 26,5 metros de altura em tijolos de barro. No edifício da fábrica hoje funciona um shopping. É claro que pouco ou nada se diz das peles que queimaram ao calor ou dos dedos que se cortaram nos teares, mas falar disso seria me repetir. Em Joinville funciona a mesma lógica já exposta neste texto.

Diante do exposto, considero que é preciso incluir na lista e declarar como Patrimônio Histórico, Cultural e Imaterial de Joinville a história da luta dos trabalhadores da Cipla e da Interfibra em defesa do emprego, dos direitos e do parque fabril. A fachada da Cipla deveria ter restaurado o histórico outdoor em que se encontravam os dizeres: "Cipla: empresa sob controle dos trabalhadores. Estatização para salvar 1.070 empregos. Desemprego zero: Cipla, Interfibra e Flaskô. Em defesa do parque fabril brasileiro." O valor histórico deste outdoor é imenso e diz muito mais sobre a situação da indústria brasileira e sobre os desafios da humanidade na virada do milênio do que centenas de fachadas tombadas. E a verdadeira justiça só seria feita com a reversão das centenas de demissões, a restituição do controle operário e a Estatização da fábrica, sob controle operário. Não pode ser chamada de preservação do patrimônio a dilapidação patrimonial patronal que, ao assumir o controle, reduz os empregos a menos da metade para defender o lucro. Tampouco pode ser chamada de conservação a conversão da fábrica em túmulo de empregos sobre o qual se ergue um centro comercial de luxo ou uma nova universidade privada caça-níqueis. O destino da Cipla vêm sendo construído nesta direção.

Em Sumaré-SP, a velha torre da caixa d'água da Flaskô, referência visual de todo o bairro, deveria ser preservada não como lembrança bucólica, mas em sua condição de reservatório para a casa de máquinas, para o sistema de resfriamento, para as torneiras da empresa. A, Fábrica de Esporte e Cultura e a Vila Operária e Popular são marcos na história do município e na história do movimento operário brasileiro.

O complemento proposto na Carta de Sevilha (2019, p. 22) abre a possibilidade de discutir tombamentos deste tipo e devemos nos apoiar nas brechas e possibilidades concretas. Porém, isso não deveria ser uma brecha, mas o centro do debate, o parâmetro central.

A pedido do advogado da Flaskô, Alexandre Mandl, elaborei um projeto arquitetônico para procedermos ao pedido de desmembramento do terreno da fábrica junto à prefeitura de Sumaré-SP, buscando desmembrar a área do terreno que contém os edifícios do restaurante e o chamado Casarão - uma residência construída dentro da área da fábrica -, do restante do imóvel, com a ideia de propormos a fundação de uma sede para o CEMOP, para a conservação da memória deste movimento. Mas, obviamente, essa ideia enfrenta resistência por parte do município e do poder judiciário.

Os moradores da Vila Operária e Popular também deram sua contribuição junto aos trabalhadores da Flaskô. Após a regularização fundiária, aprovada em fins de 2023, lograram batizar as ruas com os nomes dos trabalhadores da Flaskô que faleceram

entre o princípio da ocupação e a data da obtenção dos títulos de propriedade da Vila. Lá, quem consta nas placas não são os patrões, mas os operários que fizeram a história. Também foram homenageadas mulheres importantes na história das lutas sociais no Brasil.

A Flaskô, Cipla e Interfibra, bem como Flakepet (em Itapevi), Profiplast (Joinville), Ellen Metal (Caieiras) e tantas outras que fizeram parte desta luta, se estatizadas sob controle operário, seriam um marco e um farol de alcance ainda maior para a luta contra a desindustrialização do país, contra a destruição do parque fabril brasileiro, a perda dos empregos, dos direitos, contra a informalidade no emprego e o enfraquecimento da organização sindical. Cipla e Interfibra - e depois também a Flaskô - reduziram a jornada de trabalho de 44 para 30 horas, sem redução de salários, mostrando que o verdadeiro obstáculo para conquistas como essa é o patrão e a classe dominante em seu conjunto. Por isso despertaram tamanho ódio da classe dominante.

O tombamento do restaurante e do Casarão da Flaskô e da praça da Vila Operária e Popular, com a garantia de um espaço de memória do movimento seria um marco também para o movimento popular, guardando e ajudando a transmitir os ensinamentos deste incrível movimento que somou as forças operárias e populares no combate não só em defesa do emprego, mas também no enfrentamento à crise habitacional. Seja na questão da habitação, do esporte ou da cultura, a contribuição do movimento superou em muito todo o realizado pela prefeitura de Sumaré no mesmo período, provando a superioridade da gestão operária sobre o patronato e a burocracia capitalista, mesmo sem os recursos de uma prefeitura. Diante de tal exemplo, como aceitar que o governo não atenda às necessidades do povo trabalhador?

Quem tem interesse em preservar essa memória? Quando se tornará um verdadeiro debate a ser feito entre arquitetos, urbanistas, historiadores e estudiosos do patrimônio industrial?

Foto da torre da caixa d'água da fábrica Flaskô, marco visual da região do Bom Retiro e da Área Cura, na cidade de Sumaré-SP. Créditos: Setor de mobilização da Flaskô. Imagem do acervo do CEMOP.

Referências

AZZELLINI, Dario. *O movimento autogestionário mundial: uma perspectiva marxista.* Marília: Lutas Anticapital, 2023.

CAMARGO, Vinícius Martins de. *Vila Operária e Popular, um terreno e uma fábrica ocupados: 10 anos de luta*. Sumaré: Edições CEMOP, 2015.

CARTA DE SEVILLA DE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL 2018: Los retos del siglo XXI. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-de-Sevilla-de-Patrimonio-Industrial-febrero-2019.pdf . Acesso em: 15 mar. 2025.

CASA DAS CALDEIRAS. Site da Casa das Caldeiras. Online. Disponível em: https://casadascaldeiras.com.br/ . Acesso em: 15 mar. 2025.

CONDEPHAAT. Moinho Matarazzo. São Paulo, 28 jan. 2021. Online. Disponível em http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/moinho-matarazzo/, acesso em 02/03/2025.

FESTI, Ricardo Colturato. *Zanon. Fábrica sem patrão: um debate sobre classicismo e controle operário na vanguarda operária.* Dissertação (mestrado em sociologia do trabalho) Instituto de Filosofia, Ciências. Unicamp. 2010.

HARVEY, David. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. *Os Limites do Capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.

JUNIOR, Demetrio Quiros Bello. “O operariado está em plena atividade”: os trabalhadores, a FOSP, ligas operárias de bairro e sindicatos (1917-1924). 2018. Disponível em https://www.sinteseeventos.com/site/iassc/GT10/GT10-35-Demetrio.pdf . Acesso em 02 mar. 2025.

LENIN, Vladimir Ilitch. *O Imperialismo: Etapa Superior do Capitalismo*. Campinas: Navegando, 2011.

LYON, Rob. *Workers’ Control and Nationalization.* Em defesa do marxismo. 2006. Acessado em 03 de março de 2025. Disponível em https://marxist.com/workers-control-nationalization-part1.htm .

MANDL, Alexandre Tortorella. *Uma década do movimento das Fábricas Ocupadas: Histórico, Balanços e Perspectivas.* Revista do CEMOP n. 4, Sumaré, out. 2012.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista*. São Paulo:, Global Editora, 1984.

MOREIRA, Jéssica. *Marco histórico e cultural de Perus, terreno da Fábrica de Cimento pode virar moradia popular.* Educação e Território. 17 fev. 2016. Disponível em https://educacaoeterritorio.org.br/reportagens/marco-historico-e-cultural-de-perus-terreno-da-fabrica-de-cimento-pode-virar-moradia-popular/ . Acesso em: 05 mar. 2025.

NASCIMENTO, Janaína Quitério. *Fábrica quebrada é fábrica ocupada, fábrica ocupada é fábrica estatizada: A luta dos trabalhadores da Cipla e Interfibra para salvar 1000 empregos.* (S.I., s.n.), São Paulo, 2004.

NETO, Francisco Lino de Aviz. *O (anti)patrimônio industrial: as ocupações fabris em Joinville/SC (2002-2007).* 2024. 120f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade, UNIVILLE. Disponível em: https://www.univille.edu.br/account/mpcs/VirtualDisk.html/downloadDirect/3845244/Dissertacao_MPCS_-_Francisco_Lino_de_Aviz_Neto_-_Final.pdf . Acesso em: 05 mar. 2024.

NOVAES, Henrique Tahan. *Producción Asociada y educación socialista: experiências urbanas y rurales del Brasil.* Marília: Lutas Anticapital, 2023.

PETROCILO, Carlos. *São Paulo tem quase 590 mil imóveis vazios, 18 vezes a população de rua da cidade*. Folha de São Paulo. 03 jul. 2023. Online. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/07/sao-paulo-tem-quase-590-mil-imoveis-vazios-18-vezes-a-populacao-de-rua-da-cidade.shtml . Acesso em: 5 de mar 2025.

PIXO: REVISTA DE ARQUITETURA, CIDADE E CONTEMPORANEIDADE. *Chamada Pixo 33/34 - Patrimônio Industrial.* 19 nov. 2024. Online. Disponível em: https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/pixo/announcement/view/675. Acesso em 10 fev. 2025.

PRATA, Rafael. *Breve história da luta dos trabalhadores da Flaskô e do Movimento das Fábricas Ocupadas do Brasil.* In Defense of Marxism, 2008. Acesso em 3 de agosto de 2021. Disponível em https://www.marxist.com/breve-historia-movimento-fabricas-ocupadas-brasil.htm .

RUGGERI, Andrés. *Empresas recuperadas pelos trabalhadores: ocupações e autogestão na Argentina.* Marília: Lutas Anticapital, 2018.

TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. *Carta de Nizhny Tagil de Patrimônio Industrial, 2003.* 2013. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf . Acesso em: 10 de Set. de 2019.

TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial, 2018.* 2019. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-de-Sevilla-de-Patrimonio-Industrial-febrero-2019.pdf . Acesso em: 10 de mar. 2025.

TROTSKY, Leon. *Programa de Transição*. São Paulo: Sundermann, 2008.

UNICEF. *Relatório da ONU: Números globais de fome subiram para cerca de 828 milhões em 2021.* 06 jul. 2022. Online. Disponível em: https://www.unicef.org/brazil/comunicados-de-imprensa/relatorio-da-onu-numeros-globais-de-fome-subiram-para-cerca-de-828-milhoes-em-2021 . Acesso em: 5 mar 2025.

ISSN 2526-7310 PIXO n.33, v.9 outono de 2025

BARRAGEM DO SALTO
Paisagem antrópica

SALTO DAM
Anthropic landscape

Maria Paula Recena[1]

Resumo
Este artigo reúne documentação arquitetônica e fotográfica sobre a Barragem do Salto, em São Francisco de Paula, parte do Sistema Salto. Com base em tal documentação, e em memórias pessoais e coletadas, o artigo elabora uma interpretação da paisagem instaurada pela construção da barragem, no contexto heroico do desenvolvimentismo, até sua atual situação, fragilizada após a enchente de 2024. Marcante por sua beleza, a estrutura de concreto, que contém como uma mão em concha invertida a água do rio, é responsável pela manutenção da paisagem antrópica que atinge seu ápice ao transbordar, solidarizando-se com a paisagem natural em uma simbiose na qual já não se distinguem o objeto natural e o objeto artificial, o que estabelece um paradoxo entre risco e fascínio, finalmente problematizado a partir das narrativas de Robert Smithson acerca do monumento e da entropia.
Palavras-chave: Barragem do Salto, paisagem antrópica, desenvolvimentismo, monumento.

Abstract
This article joins architectural and photographic documentation on the Salto Dam, in São Francisco de Paula, part of the Salto System. Based on such documentation and personal and collected memories, the article elaborates an interpretation of the landscape established by the dam's construction in the heroic context of developmentalism until its current situation, weakened after the flood of 2024. Striking for its beauty, the concrete structure, which holds the river water like an inverted cupped hand, is responsible for maintaining the anthropic landscape that reaches its peak when it overflows, blending with the natural landscape in a symbiosis in which the natural object and the artificial object are no longer distinguishable, which establishes a paradox between risk and fascination, finally problematized based on Robert Smithson's narratives about the monument and entropy.
Keywords: Salto Dam, anthropic landscape, developmentalism.

1 Professora adjunta da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e do PROPAR-UFRGS. Doutora em Teoria, História e Crítica da Arquitetura pelo PROPAR-UFRGS, Mestre em Poéticas Visuais pelo PPGAV do Instituto de Artes da UFRGS, com Estágio Pós-Doutoral na mesma instituição na área de Teoria, História e Crítica de Arte. Desenvolve pesquisas interdisciplinares entre arte e arquitetura com foco nas representações, diagramas e objetos coreográficos.

Figura 1 – Vista da Barragem do Salto a partir do lado anterior à passagem, com transbordamento.Autor: Paulo Menezes. Figura 2 – Vista da Barragem do Salto acima da contenção. Figura 3 -Vista a partir do lado anterior à passagem, com transbordamento.Autor: Paulo Menezes.

Introdução

Este artigo investiga a Barragem do Salto, em São Francisco de Paula, pertencente ao Sistema Salto, um complexo que compreende as barragens do Salto, Divisa, Blangue e Bugres; esta última, onde está a usina hidrelétrica. O artigo busca resgatar parte da documentação do projeto, bem como contextualizar a história da construção deste objeto e das ações que configuram seu lugar no mundo (Santos, 2002). De um lado a obra arrojada, iniciada em 1944, inserida no auge do chamado desenvolvimentismo[2]. Por outro lado, em alerta após a catástrofe climática que assolou o Rio Grande do Sul em maio de 2024, a barragem passa por um momento de atenção com relação a um suposto risco estrutural[3].

A pesquisa parte de arquivos pessoais, disponibilizados por proprietários de casas no entorno da barragem, bem como da experiência pessoal da autora nos desdobramentos temporais desta paisagem, tendo em vista os inúmeros fins de semana passados nos arredores da Barragem do Salto, ao longo dos anos 1970, na casa da família Recena Petersen, construída nos anos 1940 pelo Engenheiro Carlos Recena, então um dos diretores da CEEE. Implantada depois do Passo (ponte/estrada em concreto que leva ao outro lado da barragem), esta casa e a aventura por ela propiciada, diante da incerteza da possibilidade de retorno caso a barragem transbordasse, forjam o interesse e a compreensão da autora sobre esta paisagem.

2 Desenvolvimentismo, ou Nacional-desenvolvimentismo, é o termo associado ao impulso de caráter político e econômico, associado à conjuntura nacional brasileira desde a década de 1930 com auge, possivelmente, entre os anos 1940 e 1960. Momento de grandes obras de infraestrutura, partilhava de visão fundamentada no triunfo do homem sobre a natureza.
3 Risco também na Barragem de Bugres, conforme noticiado na CNN Brasil em 3 de maio de 2024. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/barragem-de-bugres-na-serra-gaucha-esta-prestes-a-romper-diz-governo/. Acesso em: 18 mai. 2025.

A fundamentação teórica deste artigo parte das informações obtidas no documentário *Sistema Salto trajetórias e conquistas: uma história dos trabalhadores,* no qual operários da obra, ainda vivos e moradores da região, foram entrevistados. Documentário este, baseado no livro de mesmo nome, de autoria de Alexandre Beeck. Ambos, documentário e livro, afirmam a importância da memória oral na documentação da construção da Barragem do Salto. Foi também consultado o livro de Marcelo Matte da Silva, *História da eletrificação no Rio Grande do Sul*, que inclui farta documentação do processo de eletrificação do estado. Igualmente importante foi a consulta a edições da época, do jornal *O Pioneiro*, com informações valiosas e reportagens que permitem compreender a importância da obra em seu contexto de inauguração. Por outro lado, buscou-se documentação arquitetônica nos arquivos da CEEE-CSN em sua sede em Porto Alegre. Os arquivos referentes a esta documentação, no entanto, foram em grande parte perdidos após os processos de privatização sofridos pela Companhia Estadual de Energia Elétrica entre 2020 e 2021. O material obtido, em grande parte apresentado nas imagens deste artigo, passa a ser de fácil acesso, cumprindo, este artigo, com o papel de resgate de memória documental de caráter gráfico. A Associação dos Funcionários da CEEE (AFCEEE) e a Colônia de Férias da CEEE/Salto, também consultados, foram fonte de esclarecimentos sobre o estado de conservação e a construção das casas da atual Colônia de Férias da CEEE, construídas durante as obras da construção da Barragem do Salto. A Prefeitura de São Francisco de Paula foi igualmente consultada, contato que permitiu acesso à avaliação geotécnica de área de risco elaborada pela FGS Geotécnica[4], encomendada e disponibilizada pela defesa civil do estado durante a enchente de 2024 à Prefeitura de São Francisco de Paula. Finalmente, esta pesquisa permitiu uma reflexão articulada entre a percepção de risco e a beleza da obra, paradoxo entre risco e fascínio, problematizado com base no clássico texto *Um passeio pelos monumentos de Passaic* (2009), do artista Robert Smithson, especialmente no que tange à reinterpretação da noção de monumento proposta por Smithson que, em alguma medida, toca a noção de entropia enfatizada em entrevista do artista concedida à Alison Sky (Smithson, 2023).

A paisagem

Paisagem marcante por sua beleza, e impressionante, pelo caráter épico de sua construção, a Barragem do Salto represa o Rio Santa Cruz[5] e localiza-se no que passou a ser chamado de Vila Eletra, ou apenas Eletra. Inaugurada em 1951, a estrutura de concreto, que contém como uma mão em concha invertida a água do rio, funciona como uma pausa sobre a superfície natural (fig. 2) que, todavia, atinge seu ápice quando transborda (fig. 1, 3), situação em que se solidariza com a paisagem natural em uma simbiose que instaura uma paisagem na qual já não se distinguem o objeto natural e o objeto artificial. Complementam o feito de infraestrutura grandiloquente, "a transposição das águas para o rio Santa Maria, da Bacia Hidrográfica do Rio Caí para a Bacia Hidrográfica do Rio dos Sinos, por meio de um túnel de 2,20m de diâmetro e cerca de 2km de comprimento 'cavado diretamente na rocha'" (Beeck, 2014, p.48).

4 De acordo com o documento disponibilizado, parcialmente reproduzido na figura 10: *"Os apontamentos foram realizados com base em análise visual, e tem o intuito de apontar os riscos e conduzir a indicações de incremento de segurança nas atividades emergenciais (por exemplo, de busca e resgate das equipes de bombeiros, aberturas de acesso provisórios, etc.); As indicações presentes neste documento não configuram projeto, laudo de estabilidade, ou qualquer análise quantitativa de estabilidade ou segurança, mas sim uma diretriz emergencial a fim de promover incremento de segurança às equipes de trabalho emergencial."* (FGS Geotécnica, maio de 2024).

5 O estudo da transposição do Rio Santa Cruz para o Rio Santa Maria é de autoria do Engenheiro Noé de Mello Freitas. Ver: Matte da Silva, 2013.

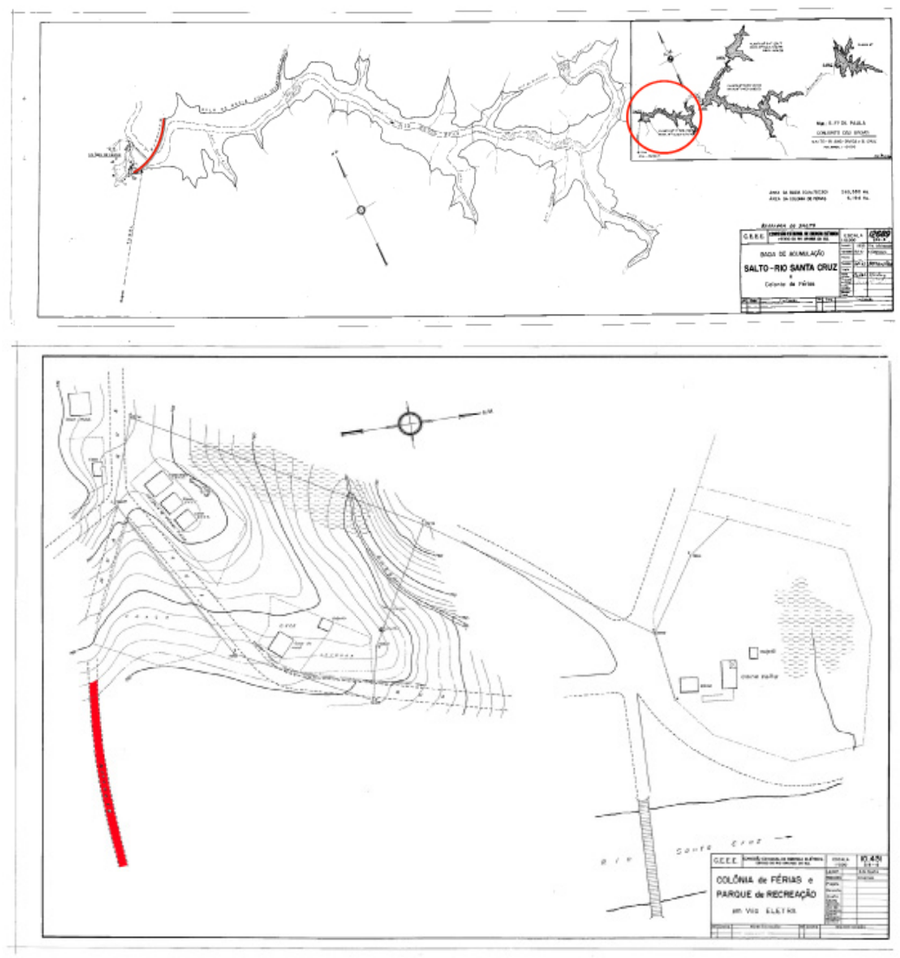


Figura 4 – Mapa da Bacia de Acumulação Salto-Rio Santa Cruz e Colônia de Férias. Fonte: Imagem fornecida pela CEEE-G/CSN Porto Alegre. Demarcada em vermelho, a área ampliada e a estrutura de contenção da Barragem do Salto. Figura 5 – Mapa da Colônia de Férias. Fonte: Imagem fornecida pela CEEE-G/CSN Porto Alegre. Demarcada em vermelho, a estrutura de contenção da Barragem do Salto.

Para Besse, "a escolha de uma escala sempre é, como se sabe, ao mesmo tempo, a escolha de um tipo de problema; e, à medida que cresce a escala do estudo, (...) o conceito de paisagem modifica-se inevitavelmente". (Besse, 2014, p.16). Há, no exemplo estudado, uma escala geográfica, "que excede as capacidades perspectivas naturais do indivíduo" (Idem, p.147-148), apreensível com a mediação de um mapa (fig.4), e que diz respeito ao objeto técnico. Há uma paisagem imaterial, política, de características desenvolvimentistas (fig.11, 12, 13, 14) tendo em vista que a obra da barragem do Salto inicia no final do Estado Novo — pouco tempo depois de promulgadas as leis trabalhistas na ditadura Vargas — e é inaugurada alguns dias antes do início do governo de Getúlio Vargas em 1951, desta vez, eleito pelo povo.

À presença desta obra de engenharia agrega-se uma escala apreensível visualmente, cambiante, entre vazantes e transbordamentos, que eventualmente inclui a sonoridade da força da água que inunda o Passo — nem ponte nem estrada —, como é chamada a passagem ao longo da extensão de 583m com 12m de altura que, inundada, isola o lado que está próximo à estrada, do lado posterior, o outro lado. Este isolamento é potencializado, hoje, pelo risco (fig.1,16,17). Agrega-se, igualmente, a paisagem arquitetônica, configurada pela silhueta da Casa das Comportas[6], um Art Déco tardio (fig.6,7,8,9,10), demonstrando a dissonância entre o empenho de modernização por meio do saneamento e da construção de infraestruturas, e a distância com a arquitetura

6 As pranchas com o desenho da torre, datadas de 1949, têm projeto assinado por "Z. Bujnowski" e desenho por "Bohdan Bujnowski"; este último, polonês radicado no Brasil e arquiteto formado na UFRGS na turma de 1961, um dos fundadores da UFPA juntamente com Jussara e Jorge Derenji.

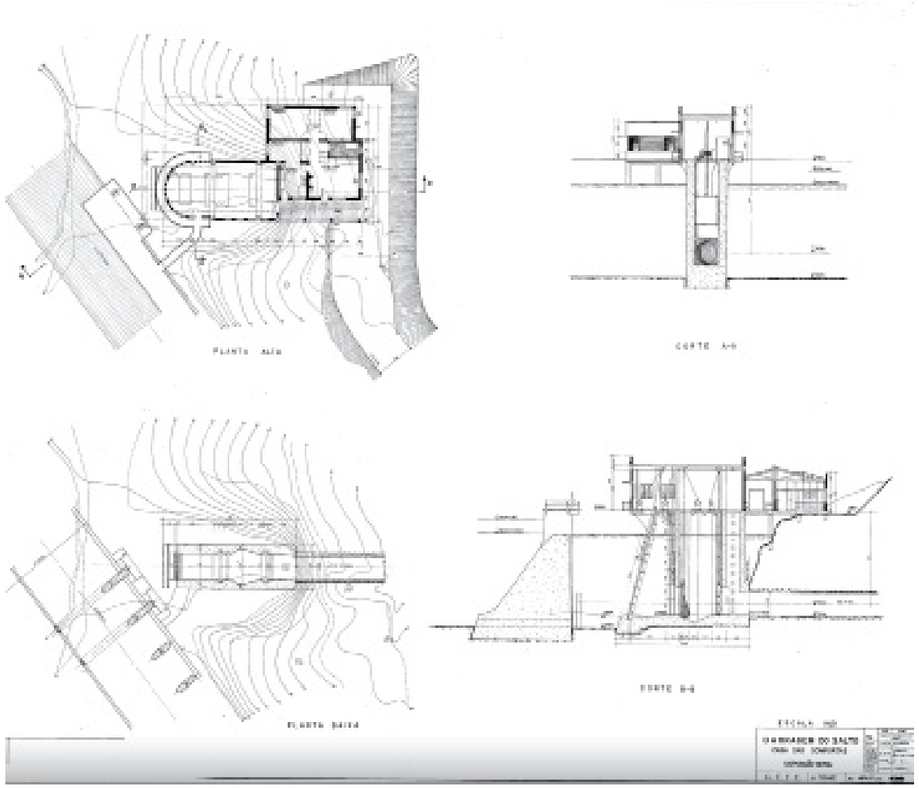


Figura 6 – Barragem do Salto – Casa das comportas.Projeto: Z. Bujnowski; Desenho: Bohdan Bujnowski, 1949.Fonte: Imagem fornecida pela CEEE-G/ CSN Porto Alegre.

modernista produzida no Brasil desde a década de 1930, ou antes, se virmos nessa torre ecos do despojamento inaugural de Warchavchik em terras brasileiras, que não ressoaram aqui. Complementam a paisagem arquitetônica, as singelas casas da atual Colônia de Férias da CEEE, construídas durante a obra da barragem — ainda em perfeitas condições — com madeiramento horizontal[7] beneficiado a partir da Araucária Angustifólia, pinheiro hoje em extinção, o que caracteriza uma inovação com relação ao sistema mata-junta, popular até os anos 1950, mas ainda utilizado no interior do estado. Resiste, ainda com suas características originais, incluindo o mobiliário e alguns utensílios e eletrodomésticos, a casa após o passo (fig.18), já citada, construída pelo Engenheiro Carlos Recena. O antigo Hotel em madeira e as memórias do açougue/ matadouro complementam a paisagem da Vila Eletra.

A ação do DNOS na construção da paisagem Antrópica

A partir da bem-sucedida atuação da Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense (fundada em 1933), em julho de 1940 “o Estado Novo transformou a Comissão no Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), alargando seu campo de ação para todo o território nacional”. (Soffiati, 2005, p.64). Em 1942 é criado o Distrito do DNOS no Rio Grande do Sul, logo após a enchente de 1941 que, no momento da inauguração da Barragem do Salto, em 1951, estava sob a responsabilidade do Engenheiro Telmo Thompson Flores[8], conforme reportagem do Jornal O Pioneiro[9], de 1951 (fig.15). Vale ressaltar as inúmeras obras do período, como as obras do dique de terra, à margem esquerda do rio Gravataí, uma das obras que constitui o plano de defesa contra enchentes de Porto Alegre, o aterro e a terraplenagem do bairro

7 O sistema de encaixe de madeira horizontal é conhecido por sua utilização nas Brizoletas, implementadas no governo de Leonel Brizola (1959/1963), portanto, cerca de dez anos depois.
8 Há uma série de diretores anteriores, todos implicados nas obras desenvolvidas no Rio Grande do Sul.
9 A reportagem de O Pioneiro enumera diversas obras do DNOS na década de 1940 em todo o estado do Rio Grande do Sul. Ver: O Pioneiro, 1º de dezembro de 1951.

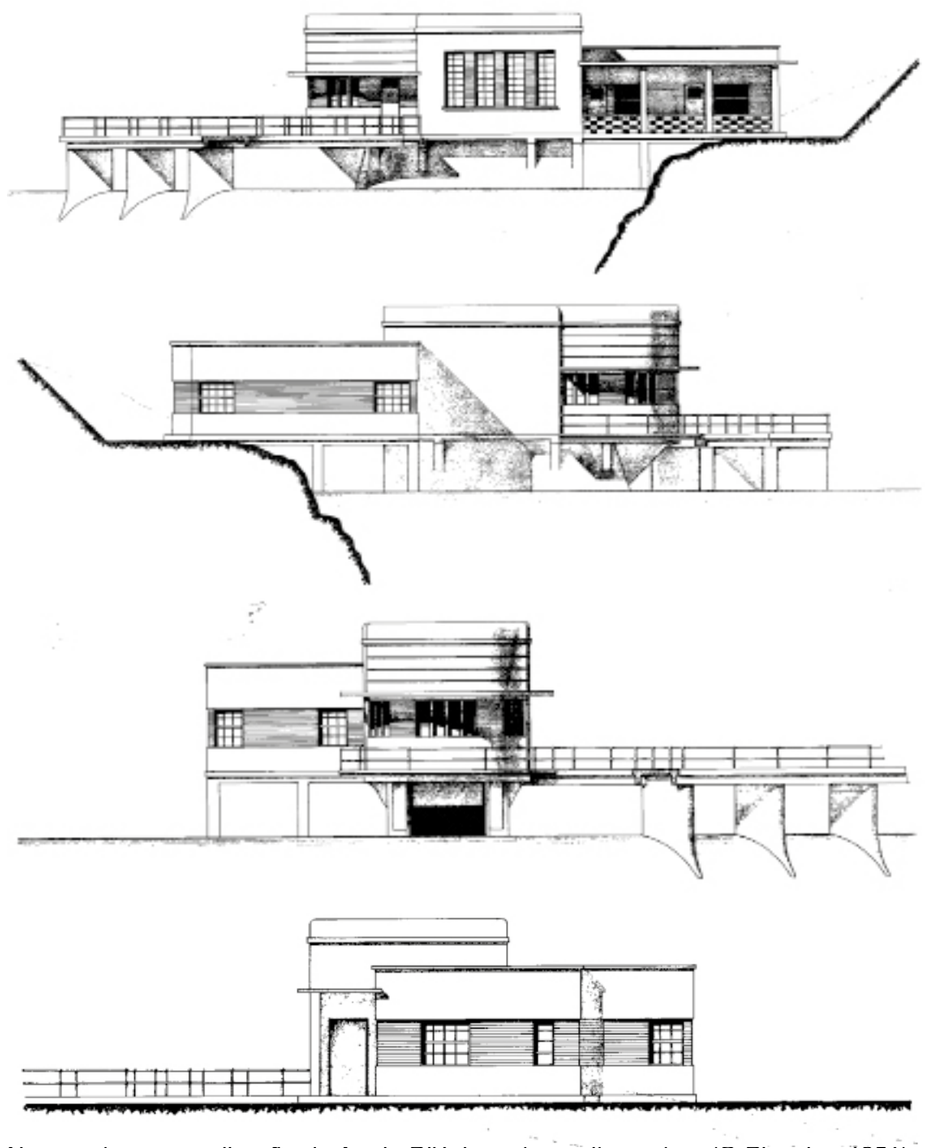


Figura 7 – Barragem do Salto – Vista norte da Casa das Comportas.Projeto: Z. Bujnowski; Desenho: Sambrano, 1949.Fonte: Recorte de imagem fornecida pela CEEE-G/CSN Porto Alegre. Figura 8 – Barragem do Salto – Vista sul da Casa das Comportas.Projeto: Z. Bujnowski; Desenho: Sambrano, 1949.Fonte: Recorte de imagem fornecida pela CEEE-G/CSN Porto Alegre. Figura 9 – Barragem do Salto – Vista leste da Casa das Comportas.Projeto: Z. Bujnowski; Desenho: Sambrano, 1949.Fonte: Recorte de imagem fornecida pela CEEE-G/ CSN Porto Alegre. Figura 10 – Barragem do Salto – Vista oeste da Casa das Comportas.Projeto: Z. Bujnowski; Desenho: Sambrano, 1949.Fonte: Recorte de imagem fornecida pela CEEE-G/CSN Porto Alegre.

Navegantes, a canalização do Arroio Dilúvio, entre muitas outras (O Pioneiro, 1951), traduzindo um esforço e um ímpeto desenvolvimentista. Soffiati (2005) se refere ao mito[10] do DNOS[11] e identifica “quatro fases (...): tempo do apelo e da espera, tempo da presença, tempo da crise e tempo da lembrança”. (2005, p.61). A obra em questão pertence ao período áureo, o tempo da presença.

10 *Tomando por base o conceito de mito histórico, amplamente estudado por Raoul Girardet e José Murilo de Carvalho.* (Soffiati, 2005, p. 61).
11 A força do DNOS foi tanta que em 1962 ele é transformado em autarquia pela Lei nº 4.089, de 13 de julho de 1962, com autonomia financeira e administrativa e, para subsidiá-lo de recursos financeiros, criou-se o Fundo Nacional de Obras e Saneamento. Cabe esclarecer a ideia de mito proposta por Soffiati, na qual *“Tanto Claude Lévi-Strauss quanto Mircea Eliade, cada qual a seu modo, chamam a atenção para o aspecto estrutural, universal, permanente e sobre-humano do mito nas sociedades humanas. José Murilo de Carvalho (1990) salienta, porém, que ‘embora heróis possam ser figuras totalmente mitológicas, nos tempos modernos são pessoas reais’. Da nossa parte, acrescentaríamos que, nas sociedades tradicionais, as personalidades míticas assumem a condição divina com aparência humana, numa verdadeira operação de antropomorfização, ao passo que, nas sociedades modernas, realiza-se o procedimento inverso de divinizar o herói. Mais ainda: o processo de heroificação pode envolver seja um indivíduo seja uma instituição. Foi o que, segundo nos parece, sucedeu ao Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), particularmente na região Norte do Estado do Rio de Janeiro, onde sua ação vai revestir-se de um caráter cosmogênico, civilizatório e mantenedor da ordem”* (Soffiati, 2005, p. 61).

Figura 11 – Captura de tela do documentário Sistema Salto, dirigido por Pedro Campos, baseado em livro de Alexandre Beeck. Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=qefhPGCI5Nk.
Figura 12 – Captura de tela do documentário Sistema Salto, dirigido por Pedro Campos, baseado em livro de Alexandre Beeck. Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=qefhPGCI5Nk.
Figura 13 – Captura de tela do documentário Sistema Salto, dirigido por Pedro Campos, baseado em livro de Alexandre Beeck. Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=qefhPGCI5Nk.
Figura 14 – Captura de tela do documentário Sistema Salto, dirigido por Pedro Campos, baseado em livro de Alexandre Beeck. Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=qefhPGCI5Nk.

Pode-se tomar o DNOS como o coroamento de um pensamento fundado na noção de domesticação da natureza. Soffiati salienta, com base no discurso proferido por Nilo Peçanha (1917, p.256, apud Soffiati, 2005) em seção de 19 de setembro de 1913 no Senado da República, que: o discurso contém os elementos essenciais em que apoiar-se-ia a instituição mítica do DNOS:

> o “verdadeiro” lugar do “homem” na sociedade e na natureza, que, de ser passivo, passa a ser ativo na transformação do mundo, configurando uma postura nitidamente antropocêntrica, e a superação da geografia física (limitada a estudar a fisionomia “natural” do espaço) e da geografia política (ocupada com o traçado das fronteiras nacionais e com a defesa dos Estados) pela geografia humana (empenhada em moldar o espaço pelo “homem” e para o “homem”) (Soffiati, 2005, p.63).

O Trabalho Amplo e Fecundo do D. N. O. S. em Nosso Estado

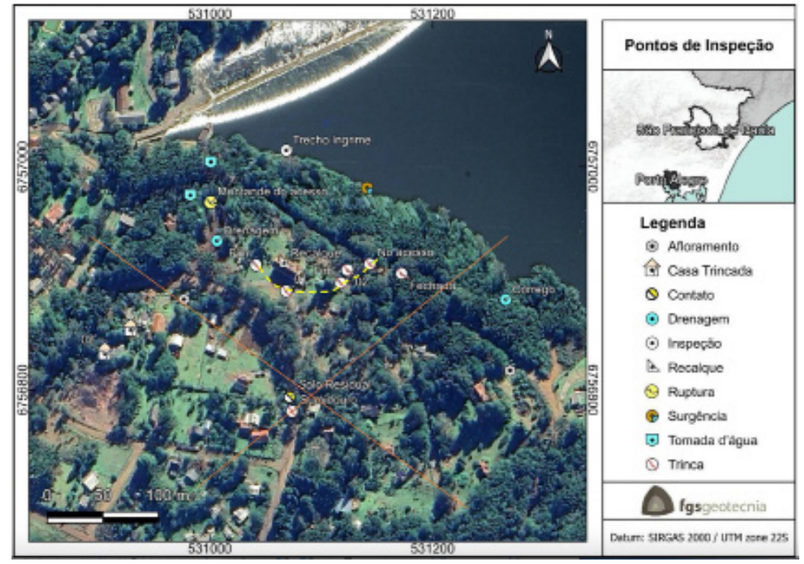
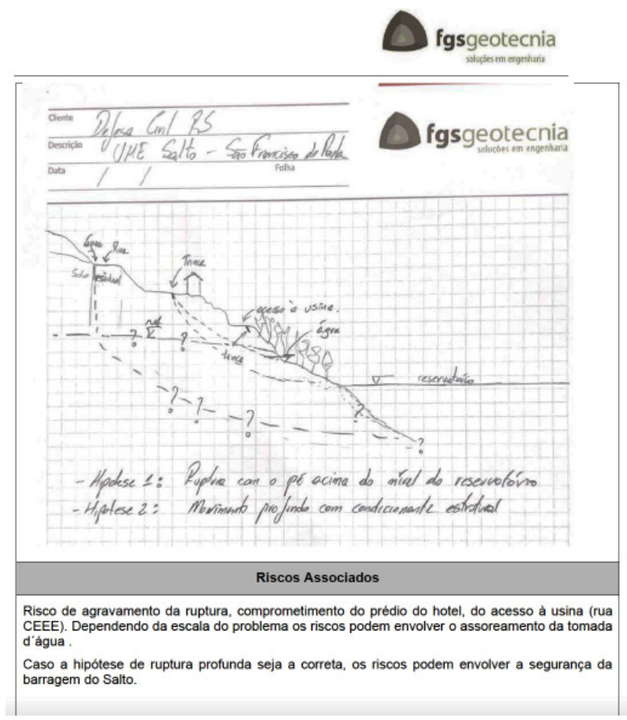


Figura 15 - Jornal O Pioneiro, 1951. Fonte: memoriabn.gov.br / Prefeitura de Caxias do Sul Figura 16 – Avaliação Geotécnica DEE Áreas de Risco. (Excerto) Vistoria voluntária da FGS à defesa civil do estado do Rio Grande do Sul. Figura 16 – Avaliação Geotécnica DEE Áreas de Risco. (Excerto). Vistoria voluntária da FGS à defesa civil do estado do Rio Grande do Sul.. Figura 17 – Avaliação Geotécnica DEE Áreas de Risco. (Excerto). Vistoria voluntária da FGS à defesa civil do estado do Rio Grande do Sul. Figura 17 – Avaliação Geotécnica DEE Áreas de Risco. (Excerto). Vistoria voluntária da FGS à defesa civil do estado do Rio Grande do Sul.



Paradoxo

Entre o período heroico de sua construção e o momento de alerta de risco, identifica-se o paradoxo entre a paisagem antrópica, tradução da ideia do homem que não é dominado pela fatalidade das leis naturais, e o confronto atual com a crise climática. Do tempo da presença ao tempo da crise, desta vez não do DNOS, mas do clima. Robert Smithson, em sua caminhada por Passaic, em Nova Jersey, reposiciona o lugar do monumento: “O ônibus passou pelo primeiro monumento. (...) o monumento era uma ponte sobre o rio

Figura 18 – Casa depois do Passo, Propriedade da Família Recena Petersen.Autor: José Eduardo Recena Petersen

Passaic" (Smithson, 2009/1967, p.164). No momento em que a discussão sobre o lugar do monumento e do museu já está tão avançada que, irremediavelmente, ultrapassada, repropor as ruínas de uma sociedade industrializada, cujas expectativas foram postas no progresso irrestrito na ação do homem sobre a natureza como monumentos, não se trata de ironia. A paisagem antrópica é essencialmente utópica. Nesse cenário, o pequeno povoado chamado Eletra, segue impassível seu curso ordinário, existindo timidamente a despeito do grande evento desenvolvimentista que foi a construção da barragem, incapaz de mudar o curso do povoado. De toda maneira, a barragem como monumento, define "os traços de memória de uma série de futuros abandonados". (Idem, p.165).

A arquitetura comezinha das casas da Colônia de Férias, e a arquitetura da Casa das Comportas, deslocada do contexto da arquitetura brasileira da época, parecem padecer de uma voltagem que as ligue aos fatos consumados pela obra de engenharia. De qualquer forma, a implantação imponente da Casa das Comportas, como farol regulatório sobre o muro de contenção, sinaliza um funcionamento encoberto que leva ao túnel, destino final e potente do desvio das águas para a geração de energia; incapaz, todavia, de absorver a água das cheias em fúria natural, "levando um monstruoso órgão sexual [a barragem] ao orgasmo" (Ibidem) quando transborda suas águas num espetáculo assustador e fascinante (fig.1).

Palavras finais

O ponto de não retorno é, inequivocamente, o da lucidez diante do paradoxo aqui apontado. Há que se tomar um tempo geológico aceitando de forma transcendente mudanças e falências, pois o processo, ainda que irreversível, não deixa de ser evolucionário, embora não evolucionário em termos de algum idealismo (Smithson, 2023, p.67). No entanto, não é essa consciência deslocada do tempo humano que é percebida sob o ponto de vista dos agentes: população local, poder público, veranistas. Há "uma série de estranhas distorções da consciência da paisagem" (Idem, p.73) que são detectadas na Barragem do Salto. Um tipo de fascinação perversa que, confiante na segurança do monumento, insiste em permanecer em áreas de risco, como diz Smithson (2023, p.74), ainda que esse risco ainda possa ser, por ora, contornado.

Referências

BEECK, A. A. B. *Sistema Salto trajetórias e conquistas: uma história dos trabalhadores*. Porto Alegre: Evangraf, 2015.

BESSE, J.M. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2014.

CAMPOS, P. *Sistema Salto: trajetórias e conquistas, uma história dos trabalhadores*. YouTube, 10 jan. 2020. 28'16". Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=qefhPGCI5Nk. Acesso em: 18 mai. 2025.

MATTE DA SILVA, M. *História da eletrificação no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Evangraf, 2013.

O TRABALHO amplo e fecundo do DNOS em nosso estado. *O Pioneiro*. 1º dez. 1951, p.7-8, Edição 00005. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=885959&pagfis=2017. Acesso em: 18 mai. 2025.

PASSO do Inferno, Tóca e Salto. *O Pioneiro*. 11 nov. 1948, p.12, Edição 00002. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=885959&pagfis=28 Acesso em: 18 mai. 2025.

PREFEITURA DE SÃO FRANCISCO DE PAULA. *Barragem do Salto. Disponível em:* https://www.saofranciscodepaula.rs.gov.br/portal/turismo/0/9/1401/barragem-do-salto. Acesso em: 18 mai. 2025.

SALOMÃO, I. C. As origens do desenvolvimentismo brasileiro e suas controvérsias: notas sobre o debate historiográfico. *SCIMAGO INSTITUTIONS RANKINGS*. Disponível em: https://doi.org/10.1590/0103-6351/3220. Acesso em: 18 mai. 2025.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SMITHSON, R. Um passeio pelos monumentos de Passaic, Nova Jersey. *Revista Arte & Ensaios*, v.19, n.19, 2009. Disponível em: https://revistas.ufrj.br/index.php/ae/article/view/50821. Acesso em: 18 mai. 2025. (Originalmente publicado em Artforum, dez. 1967).

SMITHSON, R. Entropia tornada visível. *Revista Arte & Ensaios*, v.29, n.45, 2023. Disponível em: https://revistas.ufrj.br/index.php/ae/article/view/60646. Acesso em: 18 mai. 2025. (Entrevista concedida a Alison Sky, originalmente publicada em OnSite#4, 1973).

SOFFIATI, A. *DNOS:* uma instituição mítica da república brasileira. *R. B. de Estudos Urbanos e Regionias*, v.7, n.2, nov. 2005, p.61-76. Disponível em: https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/145/129. Acesso em: 18 mai. 2025.

PATRIMÔNIO E FORMA URBANA
Uma análise prévia sobre Patrimônio Industrial em Anápolis/GO

HERITAGE AND URBAN FORM
A preliminary analysis of Industrial Heritage in Anápolis/GO

Wilton Araujo de Medeiros[1] e Lucas Gabriel Corrêa Vargas[2]

Resumo
O vínculo de Anápolis à ideologia do progresso levou-a a receber o epíteto de "Manchester do Oeste". O seu patrimônio industrial expressa sua identidade histórica, e para uma análise prévia sobre esse patrimônio, há necessidade da amplitude que o conceito exige. Aplicamos um método que o caracterize não por suas excepcionalidades, mas por sua materialização nas paisagens urbanas, visando não apenas preservar alguns de seus elementos, mas também ressignificar como se constituem, caracterizando ontologicamente no todo urbano em "períodos morfológicos".
Palavras-chave: patrimônio industrial, Anápolis, forma urbana.

Abstract
Anápolis's connection to the ideology of progress led it to receive the epithet of "Manchester of the West". Its industrial heritage expresses its historical identity, and for a preliminary analysis of this heritage, there is a need for the breadth that the concept demands. We apply a method that characterizes it not by its exceptionalities, but by its materialization in urban landscapes, aiming not only to preserve some of its elements, but also to resignify how they are constituted, characterizing ontologically the urban whole in "morphological periods".
Keywords: industrial heritage, Anápolis, urban form.

1 Doutor em história (UFG). Professor efetivo no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Goiás (UEG), Brasil. wilton@ueg.br
2 Mestre em Projeto e Cidade, Universidade Federal de Goiás. Professor efetivo no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Goiás, Brasil. lucascvargas@ueg.br

Introdução

O presente texto é decorrente de uma pesquisa bibliográfica[3], a partir da qual se delineou uma análise prévia sobre o patrimônio industrial de Anápolis. Nesta pesquisa, observou-se que o conceito de patrimônio industrial ainda não está claramente delineado nos autores pesquisados. Sendo que uma das razões para isso é devido a amplitude e abrangência de escala e contexto que exige o conceito de patrimônio industrial, envolvendo múltiplos fatores e valores.

O vínculo de Anápolis à ideologia do progresso levou-a a receber o epíteto de "Manchester do Oeste". O seu patrimônio industrial expressa sua identidade histórica, e para uma análise prévia sobre esse patrimônio, há necessidade da amplitude que o conceito exige. Aplicamos um método que o caracterize não por suas excepcionalidades, mas por sua materialização nas paisagens urbanas, visando não apenas preservar alguns de seus elementos, mas também ressignificar como se constituem, caracterizando ontologicamente no todo urbano em "períodos morfológicos".

Por isso, decidiu-se tecer contributos para uma análise sobre o patrimônio industrial de Anápolis, traçando estratégias metodológicas e epistemológicas[4], a partir das análises sobre as materializações das mudanças e dinamizações urbanas. Entendemos que discorrendo sobre as morfogêneses (Conzen, 2009) dos entrelaçamentos entre o comercial e o industrial e como estes conformam a forma urbana e a paisagem, delineamos a primeira estratégia.

Em sequência, observamos que na medida em que no processo de urbanização esse entrelaçamento resulta em formas urbanas contingentes, o conhecimento sobre o modo como se deu essa contingencialidade delineia a segunda estratégia. Pois distinguindo-se a contingência temporal da alética (metafísica), podemos identificar a convergência necessária entre ambas, para se obter a "distinção ontológica", esta indispensável para o conhecimento da materialidade urbana e patrimonial.

A preocupação com a "distinção ontológica" dos objetos patrimoniais, foi observada por Gonçalves (2007), que identificou a necessidade de delimitar limites diante de intensos processos de patrimonialização, em que a universalidade do conceito mais os distancia de sua materialidade, tornando-os praticamente metafísicos. Isso é denominado por Choay (2001, p.239) como "inflação patrimonial".

Como mostra Zerbeto (2007) a inflação patrimonial é associada em grande medida à voracidade da indústria cultural, que trata os objetos patrimoniais como "tesouros' recém descobertos, ou até mesmo 'fabricados' por ela" (Zerbeto, 2007), e que precisam ser disseminados. Com isso, esses patrimônios tornam-se indistintos ontologicamente, distantes, portanto, de sua materialidade original.

Sendo assim, entendemos que discorrendo sobre as materializações das mudanças e dinamizações urbanas, e identificando as morfogêneses (Conzen, 2009) dos entrelaçamentos contingentes entre o comercial e o industrial, delineamos ao mesmo tempo a convergência ontológica necessária ao objeto patrimonial, e a amplitude exigida ao conceito de patrimônio industrial.

3 Pesquisa em processo intitulada *Imaginabilidade e mutação: urbanização tradicional e contemporânea em Anápolis (GO).* Universidade Estadual de Goiás, Campus Central – Anápolis.
4 Na filosofia, o plano da contingência pertence a esfera do *kairós*, sendo que o *kairós* não é pertencente à ordem da *epistéme* e sim à ordem da *dóxa*, ou senso comum. Portanto, o que chamamos de "estratégia epistemológica" não se refere à episteme filosófica e sim à produção de conhecimento acerca do objeto patrimonial.

Portanto, o presente texto estabelece fundamentos metodológicos e epistemológicos para o estudo do patrimônio industrial de Anápolis (GO), partindo da premissa de que o patrimônio, enquanto categoria universal (Gonçalves, 2007), exige qualificação histórico-cultural. Adota-se uma perspectiva ontológica ancorada na contingência histórica (Cox, 2000). Objetiva-se decifrar, através dos rastros patrimoniais, uma síntese para o contingente, identificando nas morfogêneses urbanas as temporalidades que definem sua ontologia.

Para uma análise sobre o patrimônio industrial de Anápolis: estratégias metodológicas e epistemológicas

O conceito de patrimônio industrial na Europa é muito claro, tendo surgido no período após a Segunda Guerra Mundial e desativação de muitas indústrias, em decorrência da desindustrialização. Assim há um reconhecimento patrimonial, cujas políticas de preservação contemplam a amplitude e abrangência de escalas e contextos envolvidos como vestígios e testemunhos de atividade industrial (Rosa, 2011).

Diferentemente do contexto europeu, como diz Meneguello (2005) no Brasil o patrimônio industrial não possui o *glamour* de um antigo teatro ou um casarão de um barão do café. Ou seja, os vestígios industriais no Brasil não são considerados de uso cultural ou social relevante. Isso se explica porque a velocidade do crescimento das cidades insere “vorazmente” os vestígios industriais em meio à trama urbana como coisas comuns.

Em Anápolis, essa dificuldade com o conceito de patrimônio industrial também se replica, tendo sido encontrado somente no trabalho recente de Calaça Junior (2023). Os demais trabalhos com a temática patrimônio, seguem a historiografia local que associa a história urbana à ideologia do progresso (Borges, 1990; Polonial, 1995; Mendonça, 2004; Silva, 2005; Kossa, 2006; Silva, 2010; Silva, 2015; Vargas, 2015; Fernandes, 2019; Silva, 2019; 2020).

Em sua análise do patrimônio industrial de Anápolis, Calaça Junior (2023) destaca que uma de suas principais características é a vinculação à ideologia do progresso. Essa associação se materializou de diversas formas na paisagem e nos ambientes construídos, sendo especialmente perceptível como uma ‘unidade da paisagem’ no bairro Vila Industrial, atrelada ao processo de industrialização.

Esse patrimônio engloba diversos equipamentos, como a estação ferroviária Central, inaugurada em 7 de setembro de 1935 – ver Figuras 1:

O funcionamento do transporte ferroviário, a partir de 1935, foi fundamental para a integração da cidade e da região com o restante do país, contribuindo fortemente para a expansão de indústrias de beneficiamento de grãos, cereais e olarias. No estudo sobre a era ferroviária de Anápolis, Vargas (2015) utilizou metodologia qualitativa para analisar a estação ferroviária como patrimônio cultural do município, e representação social do progresso.

Como retratam as Figuras 1, na inauguração da estação ferroviária foi feita uma grande festa, uma representação social[5] do que materializava os imaginários locais

5 Conforme Moscovici (1978, pp. 41-42), “para o chamado homem moderno, a representação social constitui uma das vias de apreensão do mundo concreto. Elas circulam, cruzam-se e se cristalizam incessantemente através de uma fala, um gesto, um encontro, em nosso universo cotidiano”. Então, a representação social está no senso-comum, sua observação e análise podem ser feitas por exemplo em levantamento fotográfico, observando-se contexto onde se desenvolvem as práticas sociais (Costa, 2006).

Fonte: Museu histórico Alderico Borges de Carvalho.

Figuras 1 - Festividade de inauguração da estação ferroviária Central de Anápolis, em 1935.

de prosperidade e transformação urbana, por meio do progresso. Como parte desses imaginários, a cidade era conhecida por apelidos como Ribeirão Preto Goiano e Manchester Goiana (Machado, 2009; Polonial, 1995), associando a imagem de progresso à imagem de uma cidade industrial.

Por outro lado, Calaça Junior (2022); Vargas e Mello (2014) e Vargas (2016), mostram que inúmeras edificações em estilo colonial do século XIX, foram sendo demolidas para serem construídas edificações ecléticas, e posteriormente as edificações em estilo eclético demolidas para construções em Art Déco. Ou seja, o imaginário de modernização e progresso também materializava novas edificações que substituíam as antigas, sendo do mesmo modo que a estação ferroviária, expressões concretas de representações sociais.

Contudo, mesmo que consideremos como diz Freitas (2020), que os estilos do século XX eram símbolos de um “novo” país urbano-industrial, entendemos que somente a análise qualitativa desse palimpsesto[6] que foi se formando ainda seria insuficiente para identificação do patrimônio industrial em Anápolis.

Diante disso, reconhece-se que, embora contribua para a compreensão da história urbana, tal abordagem revela-se insuficiente para uma epistemologia do patrimônio industrial local. Isso porque a identificação e interpretação dos vestígios e testemunhos da atividade industrial demandam uma análise mais abrangente, que considere diferentes escalas, contextos e as múltiplas camadas do palimpsesto urbano em sua complexidade histórica.

Portanto, o que se ressalta no presente texto, é que, as representações sociais e o imaginário também formaram materialidades urbanas mais amplas, e, sendo objetivadas na tecitura urbana, são apreensíveis mediante a reconstituição de seus processos formativos. Tal perspectiva exige compreender o imaginário de progresso e modernização resultante na “concreção histórica”, plasmando a herança fabril.

Para isso, no caso de Anápolis, definiu-se duas estratégias: o estudo da forma urbana –metodológica –, e a análise das contingências histórica – epistemológica –. A convergência entre ambas, seria a maneira de convergir para os “contextos de origem”,

6 A palavra palimpsesto é oriunda do grego antigo *palímpsêstos*, “aquilo que se raspa para escrever de novo”. Refere-se metaforicamente à cidade como espaço onde camadas de histórias e significados são acumulados, as transformações se sobrepõem alterando a paisagem, mas também preservam alguns vestígios do passado. É como um manuscrito que foi escrito e reescrito, com as camadas anteriores ainda visíveis sob as novas.

Figuras 2 - fachadas de diversos edifícios construídos em estilo Art déco, durante as décadas de 1930 e 1950. Fonte: Museu histórico "Alderico Borges de Carvalho. Acervo Iconográfico, digitalizado.

ou os seus "fundamentos ontológicos". Para Gonçalves (2007, p.239), o delineamento dessa fundamentação ontológica[7] torna-se essencial, na medida em que vem ocorrendo um ininterrupto inflacionamento da categoria patrimônio na contemporaneidade.

Para a compreensão dessa convergência entre forma urbana e contingências históricas, faz-se fundamentalmente necessário somar-se ao período posterior à inauguração da estação ferroviária e início de funcionamento da estrada de ferro, os períodos anteriores à trajetória industrializante na cidade. Vemos que nesse recorte histórico temos registros na forma urbana, de um todo indissociável, e por isso ontologicamente convergente à categoria patrimônio.

Somando-se os períodos anteriores e posteriores à inauguração da estação ferroviária, há camadas de épocas que foram impregnando o tempo no espaço, as quais podem se dar como apreensíveis por meio de análises de suas morfogêneses (Conzen, 2009). São camadas de um palimpsesto urbano, que foram se formando, abrangendo com isso um diversificado conjunto de bens materiais e imateriais.

Incluem-se nessas camadas, estilos arquitetônicos complementares aos galpões, antigas fábricas, estações ferroviárias secundárias – porém inclusas na cidade –, maquinários, arquivos documentais e até mesmo as memórias e saberes dos trabalhadores, que contribuíram para o crescimento econômico, e expansão urbana. Nesse caso, a inauguração da estação ferroviária passa a ser identificada como morfogênese (Conzen, 2009) de uma nova forma urbana que se estabeleceu.

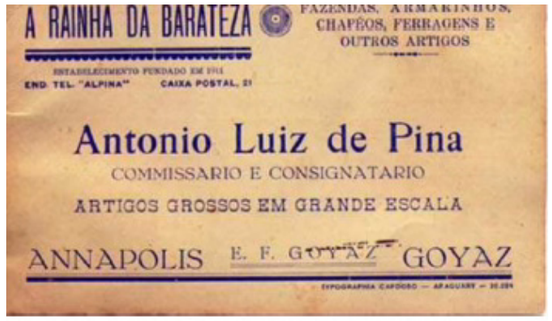
7 A busca por fundamentação ontológica ocorre em contextos onde há "inflação de significados", segundo Armani (2020), Lima (2011) e Gonçalves (2007) decorrente da "virada linguística", foi preciso uma "virada ontológica" para que não se perca os significados inerentes aos objetos, estes considerados como sendo a dimensão concreta das relações sociais.

Diante disso, a identificação das morfogêneses nos processos de expansão urbana passa a ser estratégia metodológica para uma análise sobre o patrimônio industrial em Anápolis. Haja vista que esse procedimento possibilita conhecer um conjunto amplo que se materializou em um "período morfológico" (Whitehand, 2013; Costa e Neto, 2015), e neste as características do patrimônio industrial de forma mais ampla e diversificada.

A morfogênese identifica os elementos presentes na origem da urbanização, os quais passam a influenciá-la de forma direta, demarcando um período morfológico (Whitehand, 2013, p. 48). Aplicando ao caso de Anápolis, refere-se a duas dinamizações propulsoras de morfogêneses e períodos morfológicos oriundos de contingências históricas comerciais e industriais.

Segundo Costa e Neto (2015, p. 69) o ritmo de expansão e declínio é que fundamenta a morfogênese urbana, sendo o período morfológico um período de transformação urbana contínua, cujos aspectos relevantes da cultura estejam todos presentes. Conforme Alves Junior (2020) a urbanização de Anápolis resultou da expansão de duas frentes principais de atividades econômicas: a primeira, é resultante da circulação das mercadorias produzidas, pelo comércio atacadista e pelo comércio varejista; a segunda, do desenvolvimento de atividades industriais, de transformação de matérias primas e beneficiamento da produção agrícola.

Essas dinamizações seriam as principais propulsoras das morfogêneses do palimpsesto urbano que veio a conformar-se na morfologia urbana, desde 1920.



Figuras 3 - (a) Farmácia Brasil, no largo de Santana (1916 – características coloniais). Fonte: Gonçalves (2021); (b) Casas Pernambucanas; (c) Cartão de apresentação da loja A rainha da barateza, onde se lê no canto superior esquerdo "estabelecimento fundado em 1912"; (d) os dois primeiros prédios à direita, são a Prefeitura Municipal e o Cine Áurea; (e) Prédio do Hospital Evangélico; (f) e (g) Praça James Fanstone e ruas adjacentes. Todas essas edificações foram construídas em estilo eclético, substituindo as edificações anteriores em estilo colonial. Fonte: Museu histórico "Alderico Borges de Carvalho. Acervo Iconográfico, digitalizado.

Anápolis, década de 1920: morfogênese da paisagem comercial

Concorda-se que essas duas frentes de dinamização urbana tenham sido as principais dinamizadoras dos processos formativos de Anápolis. Porque como diz Santos (2008), intensificações do comércio em uma área urbana, impõem especialização espacial, traduzindo-se em expansão do aparelho bancário, parabancário, comercial, administrativo, armazenagem e transporte.

Como iremos ver a seguir, essa "especialização espacial" em Anápolis materializou um período morfológico cuja morfogênese é a Praça James Fanstone. Esta praça estava localizada em um ponto de confluência de circulação de mercadorias. E, como identifica Luz (2009), esta dinâmica de circulação de mercadorias, apresenta-se em todo o decorrer da década de 1920 na cidade, portanto, bem antes da industrialização decorrente da estrada de ferro.

A essa fase antecedente ao período ferroviário, Vargas (2015) denominou "a cidade comercial". Segundo o autor, essa fase de expansão urbana, ocorreu fortemente devido a migração de nordestinos, mineiros e estrangeiros (italianos, japoneses e libaneses). Sobretudo os imigrantes libaneses, foram construindo armazéns atacadistas, fornecendo mercadorias para comércios menores de cidades vizinhas, para onde eram transportadas em carros de boi. Muitos desses equipamentos urbanos foram localizados nas adjacências da Praça James Fanstone, ou nas vias que a delineavam.

Analisando as "duas cidades" – a do antes e do depois da ferrovia –, como partes de um único palimpsesto urbano, reuniu-se uma estratégia metodológica, que irá subsidiar a análise epistemológica. Assim, a compreensão da dinamização urbana anterior à construção da ferrovia na cidade, deverá também ser levado em conta, na análise sobre o patrimônio industrial, e na sua distinção ontológica. No sentido de superar as tautologias decorrentes de correlações causa-efeito, entre a ideologia do progresso e o patrimônio industrial.

Conforme Cunha (2009) e Freitas (1995), na década de 1920 houve um aumento populacional de 89,24%, com isso, a Intendência municipal loteou parte da fazenda Catingueiro, de onde teria constituído a Vila Guarani, e o Bairro homônimo à fazenda. Isto teria impulsionado outros empreendimentos imobiliários. Vargas (2015) identifica o referido loteamento as proximidades da capela do Bom Jesus, à Oeste da cidade, em traçado reticular, o qual ficou conhecido como "condomínio da Intendência Municipal".

Portanto, a síntese do período morfológico da década de 1920, é caracterizada pelas intensificações do comércio. Identificamos a sua morfogênese na Praça James Fanstone. Localizada à Norte do Largo de Santana, era local estratégico a partir do qual interrelacionava com a estrada para Pirenópolis e Jaraguá – ver Figura 5. Assim sendo, ou em seu entorno ou pelas vias que a conformam, construiu-se prédios administrativos, comerciais, bancos, galpões de armazenagem, e até um hospital.

A Praça James Fanstone materializou a morfogênese de um processo formativo bem diferente da morfogênese e do processo formativo das cidades da mineração, cujo ponto focal era a Capela e o Largo de Santana. As novas vias, construídas pela Intendência Municipal, foram traçadas de modo a direcionar os fluxos para a praça e para as ruas de comércio, e por isso tendem a possuir aspectos geométricos mais regulares – ver Figura 5.

O Largo de Santana – que foi a morfogênese do período morfológico colonial, entre 1907 e 1930 –, foi seccionado por duas vias, tornando bastante evidente a intencionalidade de gerar fluxos e expansão urbana no sentido Leste-Oeste – ver Figura 5. Com essas mudanças, os novos prédios e equipamentos urbanos foram construídos em estilo Eclético, sendo demolida ou modificada a arquitetura colonial. Nesse período surgem os primeiros galpões de armazenagem.

.

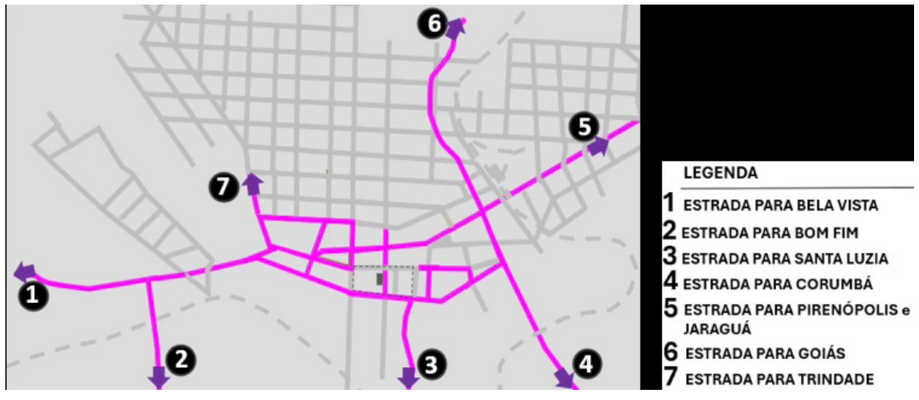
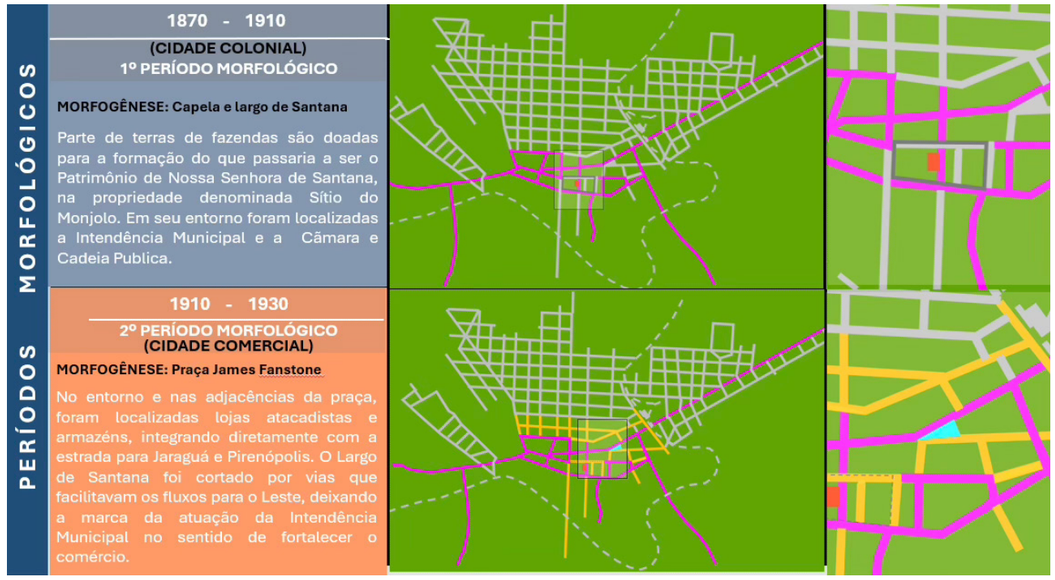


Figura 4 - em amarelo, loteamento feito pela Intendência Municipal na década de 1920, em traçado reticular. Fonte: elaboração dos autores. Figura 5 - Expansão do núcleo urbano de Anápolis, ocorrida nas duas primeiras décadas do século XX. Em amarelo, o loteamento conhecido como "condomínio da Intendência Municipal". As setas identificam, a expansão urbana ocorrida a Leste e a Noroeste. Fonte: Vargas (2015). Figura 6 - Estradas de acesso a Anápolis durante a década de 1920. Fonte: Elaborações dos autores.

Nesse contexto comercial, destacava-se na forma urbana a complementaridade entre as estradas de rodagem que foram construídas anteriormente, bem como as que foram construídas durante e após a era ferroviária. Antes de efetivamente iniciar a era ferroviária, a característica de entroncamento viário materializava em parte um horizonte de expectativas de progresso vindouro, já que desde 1909 a Estrada de Ferro Goiás estava em funcionamento interligando o sul de Goiás a Minas Gerais e São e São Paulo – ver Figura 6.

Com isso, ressalta-se que, embora precárias, por essas estradas instituiu-se, desde antes das estruturas ferroviárias, as dinâmicas urbanas de complementaridade – urbanidade comercial / urbanidade industrial – advindas do transporte rodoviário. Segundo Borges (1990) e Luz (2009), em 1904 o núcleo urbano de Anápolis contava com sete acessos, sendo eles: Estrada para Bonfim; Estrada para Bela Vista; Estrada para Trindade; Estrada para Goiás; Estrada para Jaraguá; Estrada para Cormbá e Estrada para Santa Luzia (ver Figura 6).



Conforme Luz (2009), bem antes da construção da ferrovia, já haviam sido implantadas infra-estruturas urbanas, que influenciaram inclusive no comando regional. Para França (1985), a era ferroviária iniciada em 1935, veio a comprovar o dinamismo econômico preexistente, principalmente no decorrer dos anos de 1920. Segundo a autora, em 14 de julho de 1935, a cidade consolidava em definitivo a posição de centro regional de comércio e prestação de serviços, ao ter os seus primeiros vagões carregando grãos de arroz e café até a conexão com a estrada de ferro da Mogiana.

A síntese dos períodos morfológicos colonial e comercial foi condensada na Figura 7. Esses dois períodos morfológicos podem ser vistos distintos claramente, possuindo distintas morfogêneses. Porém, analisando as "duas cidades" – a do antes e do depois da ferrovia –, como partes de um único palimpsesto urbano, convergimos a estratégia metodológica à epistemológica.

Assim, a compreensão da dinamização urbana anterior à construção da ferrovia na cidade, deverá também ser levada em conta na análise sobre o patrimônio industrial, compondo a materialidade da distinção ontológica patrimonial – no sentido de superar as tautologias decorrentes de correlações causa-efeito, entre a ideologia do progresso e o patrimônio industrial.

Postula-se com isso que essa análise dos processos formativos contribui metodologicamente para uma compreensão de como delinear, em âmbito local, a contingencialidade temporal sobre a abstração do conceito de patrimônio. Afinal, como diz Gonçalves (2007, p. 341) "o fato de estarmos lidando com uma categoria universal – e, nesse sentido, presente em toda e qualquer coletividade humana – não nos exime absolutamente de qualificá-la em termos culturais e históricos".

Nesse sentido, a materialidade de um "progresso" passível de ser preservado, não estaria apenas nos bens patrimoniais excepcionais. A seguir, delineiam-se possíveis convergências em um período morfológico posterior, no sentido de possibilitar uma análise mais expansiva sobre o patrimônio industrial, em Anápolis, tendo como ponto de convergência o que denominamos de Vilas de trabalhadores.

Figura 7 - Períodos morfológicos entre 1870 / 1910 e 1910/ 1930 tendo como morfogêneses, no primeiro a Capela e Largo de Santana, e no segundo a Praça James Fanstone. Fonte: Elaboração dos autores.

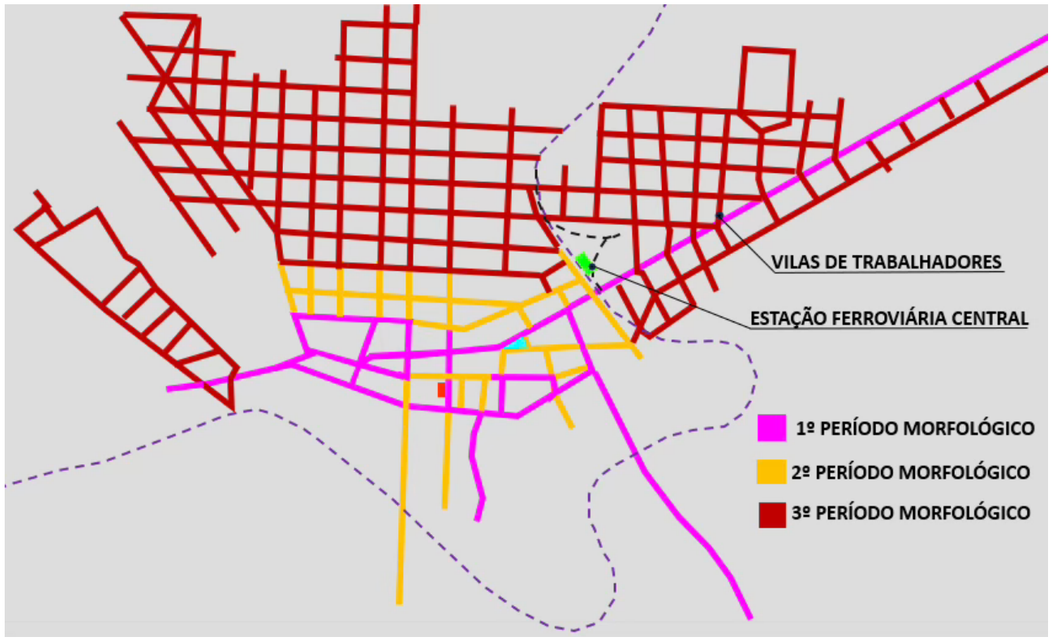


Figura 8 - Vilas de trabalhadores como morfogênese de um período morfológico que caracteriza a interrelação entre as funções comerciais e industriais. Fonte: Elaboração dos autores.

As vilas de trabalhadores como convergência para uma análise das dinâmicas expansivas do urbano, entre o comercial e industrial

A inauguração da estação ferroviária Central e das Vilas de trabalhadores consolidou um novo conjunto urbano diversificado, criando um palimpsesto que integra formas urbanas dos períodos anteriores e posteriores. Através da análise morfogenética (Conzen, 2009), é possível identificar o processo de urbanização e a interação entre as funções comercial e industrial.

Isso amplia a caracterização do patrimônio industrial, delimita o terceiro período morfológico da cidade, e reforça uma convergência ontológica mais ampla, alinhando-se ao que Gonçalves (2007) define como “fundamentos ontológicos” do patrimônio. A inauguração da estação ferroviária Central é identificada como morfogênese (Conzen, 2009) do terceiro período morfológico. Esse marco inicia a era ferroviária, consolidada a partir de 1935.

Conforme Silva (2014: 50) as mudanças ocorridas nesse período além de terem sido em grande quantidade, ocorreram muito rapidamente: “Em 1937 minha família residia em Bonfim (Silvânia). Vim a Anápolis, passar as férias de verão. Fiquei boquiaberta ante o prédio de cinco andares que estava sendo construído por James Fanstone.” (Ferreira, 1981, p. 191 – *apud* Idem: 139).

O autor destaca a urbanização com vias retilíneas e o conjunto arquitetônico como “pontos coloridos em um quadro em preto e branco”. E que até o final dos anos 1950, a ferrovia já não atendia às demandas econômicas locais. No entanto, a análise do patrimônio industrial mostra que a morfogênese desse período é mais ampla quando se incluem as Vilas dos trabalhadores e a estação ferroviária Central.

E foi precisamente os desenhos em formato de grelhas das Vilas de trabalhadores que agregaram essa característica retilínea ao tecido urbano, caracterizando de forma mais ampla que os dois períodos anteriores, o terceiro período morfológico. As Vilas dos trabalhadores como parte da morfogênese, juntamente com a estação ferroviária

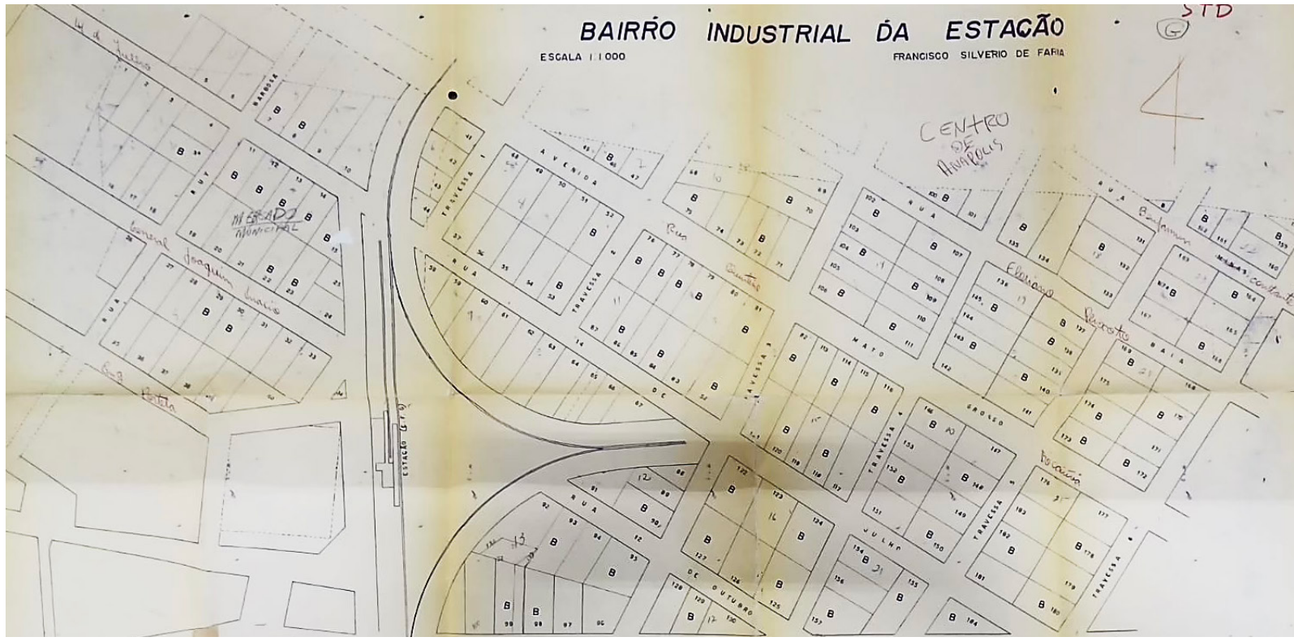


Figura 9 - projeto de loteamento localizado a Leste da estação ferroviária Central de Anápolis, cuja consolida paisagem que integra as funções comerciais e industriais da cidade. Fonte: Arquivo Municipal.

Central, nos permitem pensar o patrimônio industrial em Anápolis de modo mais abrangente.

O traçado em grelha das Vilas de trabalhadores incorporou ao tecido urbano a organização retilínea que se tornou marco distintivo do terceiro período morfológico, contrastando nitidamente com as fases anteriores. Essas Vilas, enquanto elementos morfogenéticos articulados à estação ferroviária Central, possibilitam uma compreensão ampliada do patrimônio industrial anapolino – ver Figura 8.

Esta análise transcende, sem negar, as interpretações que enfatizam as ‘representações sociais’ de progresso (Vargas, 2015) ou a unidade paisagística (Calaça junior, 2023), propondo uma leitura integrada que articula: a materialidade dos elementos urbanos, como expressão territorial, revelando como a morfologia urbana codifica múltiplas camadas de significado histórico.
Assim, o patrimônio é entendido não apenas como símbolo de modernização, mas como parte de uma transformação urbana complexa. Essa perspectiva permite uma leitura mais abrangente da história e da morfologia da cidade, identificando o patrimônio industrial na contingência histórica. Possibilita superar visões reducionistas ao deslocar o patrimônio da condição de “símbolo” para agente ativo na transformação urbana,

A Investigação em pesquisa documental complementar no Arquivo Público Municipal, revelou que a primeira Vila de trabalhadores de Anápolis, localizada no entorno leste da estação ferroviária Central, teve seu projeto elaborado em 1933 – dois anos antes da inauguração da estação (1935).

Essa precedência cronológica do projeto, evidencia a articulação entre habitação de trabalhadores e infraestrutura ferroviária, confirmando a premissa morfogenética (Conzen, 2009) de que grandes obras estruturadoras condicionam a formação de padrões urbanos.

Assim, durante as décadas de 1930 e 1940, juntamente com galpões de beneficiamento e armazenagem de grãos, e também novos equipamentos urbanos que foram sendo

construídos, as Vilas de trabalhadores irão caracterizar esse período morfológico, materializando os fundamentos ontológicos (Gonçalves, 2007) para uma análise prévia sobre o patrimônio industrial de Anápolis.

Como locais destinados a trabalhadores urbanos, nessas Vilas teríamos uma das maiores "ressonâncias" (Gonçalves, 2007) relacionadas à valorização do patrimônio industrial. Essa forma de valorização é pertinente porque nos permite ver que as Vilas não são meros conjuntos habitacionais, mas artefatos que condensam relações de trabalho e modos de vida operária em um ideário industrial de modernização.

Sua "ressonância" advém da capacidade de ativar, no observador contemporâneo, a memória coletiva sobre industrialização, urbanização e hierarquias sociais. Como Greenblatt (1991: 42-56 *apud* Gonçalves, 2007: 246) destaca, essa ressonância ocorre quando o objeto "atinge um universo mais amplo" – no caso, ao conectar a materialidade das Vilas a narrativas sobre lutas trabalhistas, identidade local e processos de exclusão espacial.

Com isso, a menção às "Vilas" nas denominações dos loteamentos não indica apenas a popularização do termo. Mesmo que não possuam vinculação direta com as fábricas, essa correlação permanece válida, porque o perfil socioeconômico dos seus moradores é similar aos trabalhadores industriais. Ou seja, as Vilas Operárias atendiam a estratégias específicas de suas fábricas, as demais Vilas atendiam amplitude maior de industrialização.

Em Anápolis, como observam Calaça Junior (2023), Alves júnior (2020) e Bernardes *et al* (2016), existem duas Vilas Operárias interligadas à fábricas: a Vila Fabril e a Vila Jaiara. Datando de 1951 o *Guia Prático da cidade de Anápolis* registra que até essa data, pelo menos cinco loteamentos haviam sido aprovados com o nome de "Vilas", durante a década de 1940. São eles: Vila Brasil, Vila Jayara, Vila Santa Isabel, Vila Santa Terezinha, Vila São Jorge. Ver Figuras 10.

Em um levantamento mais completo, Souza (2018) identifica que, contendo o nome de "Vila" acompanhado de um topônimo, houve quatro loteamentos aprovados na década de 1940, vinte e um na década de 1950, cinco na década de 1960, quatro na década de 1970, quinze na década de 1980, dois na década de 1990, e dois a partir dos anos 2000, totalizando 53 loteamentos identificados por "Vilas".

Haja vista que o objetivo da autora do levantamento era identificar e analisar o significado dos topônimos, ela não fez qualquer menção sobre a significação da denominação "Vilas". Entretanto, consideramos oportuno observar que nesse contexto de dinamização econômica, "Vilas" destinavam-se a identificar os locais destinados a morada dos trabalhadores – fossem eles do comércio ou da indústria –, consolidam o terceiro período morfológico como ampla "distinção ontológica" (Gonçalves, 2007) do patrimônio industrial.

O autor designa o termo "distinção ontológica" no âmbito da discussão sobre quais são as vantagens de se reivindicar ou de se ter um patrimônio. Mostrando as ambiguidades, contradições e paradoxos que podem ser inerentes a essa discussão, ressalta que valor patrimonial não deve ser confundido com valor de mercado (p. 242), devido ao risco possível de sua banalização e inflacionamento.

Se por um lado a referida discussão serve para distinguir o patrimônio de sua banalização, ela também serve para pensar sobre a sua preservação diante de processos de gentrificação, como veremos em seguida, quanto a Vila Industrial do Jundiaí.

Figuras 10 - (a) localização das Vilas Jaiara e Fabril, duas vilas operárias diretamente ligadas às fábricas. Fonte: Elaboração dos autores; (b) localização das Vilas Santa Terezinha, Brasil, São Jorge, Jaiara e Santa Isabel. Fonte: Instituto Jan Magalinsky.

O patrimônio industrial na amplitude das paisagens urbanas: *looping* de um "futuro passado"

Como mostram Calaça Junior (2023) e Alves júnior (2020), a Vila Industrial do Jundiai está atualmente sendo ameaçada de desaparecimento, devido a ameaça de gentrificação que vem sofrendo. Isso decorreria da falta de preservação do patrimônio industrial na cidade. Nesse sentido, caberia aqui indagar se isso significa perda da amplitude e da pertinência à sua morfogênese e a um determinado morfológico.

Pois em uma análise histórica, cujo ponto de partida seja o aprofundamento do estudo sobre uma determinada morfogênese, a "distinção ontológica" que o seu período morfológico possui pode contribuir com possíveis distensões no processo de patrimonialização, na medida em que trata o objeto patrimonial na sua amplitude, e não na sua excepcionalidade.

Vimos que o patrimônio industrial em Anápolis, muito embora o seu processo de patrimonialização acarrete as tensões mencionadas, não está restrito ao caso específico da Vila Industrial e das vilas operárias destinadas às indústrias. Está outrossim, mais propício a ser analisado em sua materialidade, na morada dos trabalhadores como um todo.

Desse modo, ampliou-se a compreensão de que o patrimônio industrial está abrangentemente impregnado na cidade, conformando paisagens urbanas, espargindo-se no território. Por outro lado, como no caso observado por Calaça Junior (2023) quanto à Vila Industrial – ver localização na Figura11a –, podem ocorrer tensões entre suas partes e a totalidade da paisagem, tornando-se passiveis de análise conjuntural.

Figuras11 - (a) Localização da Vila Industrial em relação à estação ferroviária Central; (b), (c) e (d) galpões para armazenagem de produtos industriais ou de funcionamento de industriais, na Vila Industrial; (e), (F) e (G) fotos mostrando um edifício comercial de múltiplos pavimentos construídos em um terreno e ao lado de um antigo moinho industrial. Fonte: Google Earth.

Na análise de Calaça Junior (2023, p. 143) sobre a "gentrificação" da Vila Industrial, o autor demonstra bases suficientes para o seu prognóstico: preservar seu acervo é essencial, integrando-o à atualidade pelo governo municipal, sem priorizar o econômico sobre a história, pois "o futuro do bairro aponta para verticalização, gentrificação e mudança de perfil".

Diz o autor sobre a construção de um desses edifícios em relação ao entorno:

> observe-se a diferença de dimensões entre o Moinho e o Genesis Office, bem como a materialidade de ambos edifícios, o edifício novo convivendo com o antigo, de modo que não há respeito pela pré-existência – devido à sua dimensão e proximidade, contribuindo para que o edifício antigo praticamente desapareça na paisagem (Idem, p. 98).

Por isso que, olhando por esse ângulo de análise, esse patrimônio industrial sofre do mesmo paradoxo ontológico observado por Gonçalves (2007, p. 243). Ou seja, "há um esforço constante e sempre precário de manter os objetos classificados como "patrimônio" fora do alcance da contaminação que o mercado possa desencadear. Mas, paradoxalmente, esses objetos são, enquanto patrimônio, um efeito mesmo do mercado".

No caso da paisagem industrial, o mercado ameaça, por meio das gentrificações, a sua preservação enquanto patrimônio. Dizem Calaça Junior e Oliveira (2022): "nota-se que

há uma fragilidade na preservação do acervo patrimonial em Anápolis, havendo um grande atraso na preocupação com esses bens históricos bem como precariedade na conservação e aplicabilidade de uso às edificações tombadas".

Porém, como explica Gonçalves, a estabilidade ou instabilidade em preservar ou não preservar, não decorre de uma simples presença/ausência do Estado. É decorrente do paradoxo do mercado: na forte presença deste, "desestabiliza-se uma forma de se perceber o patrimônio como algo organicamente ligado à história e à identidade nacional e supostamente articulado em contraposição ontológica ao mercado" (Idem: 244).

Calaça e Oliveira (2022), identificam uma outra condição que conduz ao desinteresse pela preservação da paisagem industrial em Anápolis, como patrimônio. Nesse caso, retoma-se ao imaginário de progresso muito onipresente nas suas contingências urbanas, pois: "muito disso se deve ao imaginário urbano ligado ao progresso advindo da modernidade, que a população da cidade carrega desde as décadas de desenvolvimento (1930-1970) até a atualidade.

Como se pode ver, essa forte ligação a uma ideia de "futuro passado", ou seja, de um imaginário urbano ligado ao progresso, produz uma espécie de *looping*. Pois, atrelados, passado e futuro prolongam-se em extenso presenteísmo, onde o futuro nem está no futuro, nem está no passado.

Esfacelando-se como uma espécie de futuro fantasmagórico, essa memória do futuro vem a perturbar os interesses de sua preservação enquanto patrimônio cultural. Dizem Calaça e Oliveira (2022) que esse imaginário permeia também o poder público: o imaginário mencionado ocasiona também a falta de interesse do poder público em preservar a história do município. (Calaça e Oliveira, 2022).

O imaginário sobre a ideia de um progresso fantasmagórico, que permeia tanto a população em geral, quanto o poder público, o *looping* de um "futuro passado", a nosso ver, expressa bem mais do que um "desapego ao passado". Postulamos que esses paradoxos não anulam uma análise sobre os limiares ontológicos do patrimônio industrial em Anápolis. Antes disso, eles remetem a uma ontologia do patrimônio.

Nesse caso, continuamos em consonância com Gonçalves (2007, p. 246), para quem os distanciamentos ontológicos dos objetos patrimoniais, tem muito a ver com o processo de abstração a eles impostos, no decorrer dos processos de patrimonialização:

> No processo de construção dessas instituições situadas entre a memória e a história, tais como o patrimônio, as coleções, os museus, os monumentos, os arquivos), opera-se um trabalho cuidadoso de eliminação das ambiguidades. Substituem-se categorias sensíveis, ambíguas e precárias (por exemplo, cheiro, paladar, tato, audição) por categorias abstratas e com fronteiras nitidamente delimitadas com a função de representar memórias e identidades. Essa eliminação da ambiguidade e da precariedade dos patrimônios culturais pode colocar em risco o seu poder de ressonância, seu poder de "evocar no expectador as forças culturais complexas e dinâmicas de onde eles emergiram". No entanto, paradoxalmente, esta é uma das condições para que eles venham a ser reconhecidos como patrimônios.

Ou seja, uma análise mais acurada das morfogêneses e seus períodos morfológicos contribuem para desvelar, nos seus palimpsestos, as suas dimensões ontológicas, no conjunto contingencial de informações obtidas. Nesse caso, observa-se que o estudo

da Vila Industrial indica o surgimento ou a pré-existências de outras “vilas”, como um fato crucial na história da urbanização de Anápolis.

Crucial, porque, nesse período, como vimos, o conjunto urbano era formado preponderantemente por Vilas. Então, por meio do estudo morfogenético sobre as conexões entre a “cidade” e as suas “Vilas”, desvelamos outras camadas desse palimpsesto. A partir destas nos interessa dialogar sobre, com quais contingências históricas podemos contar, para um necessário estranhamento metodológico, a respeito da conexão entre cidade, “progresso” e industrialização, como pressupostos patrimoniais em suas formas urbanas.

Sobre patrimônio industrial na cidade de Anápolis: limiares de uma “distinção ontológica”

Pretendeu-se, no presente texto, tecer noções ou princípios básicos – metodológicos e epistemológicos – para um estudo sobre patrimônio industrial na cidade de Anápolis (GO). Como diz Gonçalves (2007, p. 240), o patrimônio enquanto categoria de análise, carece de limites ou de uma “distinção ontológica”. Isso ocorre, segundo o autor, porque o fato de estarmos lidando com uma categoria universal – e, nesse sentido, presente em toda e qualquer coletividade humana – não nos exime absolutamente de qualificá-la em termos culturais e históricos.

Para Cox (2000), toda categoria de análise possui um ponto de partida ontológico. Porque a ontologia deriva de uma experiência histórica, entendendo-se que o fazer teórico está posicionado sobre as contingências, e a compreensão destas, delimita ou influencia as perspectivas. Nesse sentido, enquanto categoria de análise, o patrimônio nos conduz a uma compreensão empírica dos seus atributos temporais, como na teoria da história denominou-se “futuro passado” (Koselleck, 2006, p. 185).

A análise teórica de Koselleck sobre o tempo histórico, é muito importante para se compreender as mudanças que a modernidade e industrialização acarretou a partir da Europa, irradiando para todo o mundo. Porque essas mudanças operaram cisões e transformações muito amplas, abrangendo as tecnologias, as ideologias, as leis, as formas urbanas e até os costumes cotidianos.

No Brasil, e também em Anápolis, a incorporação da ideia de progresso nessa amplitude espaço-temporal, tornou-se um epítome de tais mudanças. No caso da análise sobre o patrimônio industrial em Anápolis, compreender o alcance multidimensional desse epítome é basilar para uma compreensão sobre o que a distingue ontologicamente. Isso implica em compreender como distintas, as temporalidades que se materializam em objetos e paisagens que são ou poderão ser considerados patrimônio.

Ou seja, através dos “rastros” do progresso materializado no denominado patrimônio industrial, identificar as distinções entre o universal e o contingente. Nesse limiar, presumimos compreender as distinções necessárias para identificarmos suas características nas distintas morfogêneses e períodos morfológicos, porque materializam tal contingencialidade.

Koselleck (2006) argumenta que a noção de progresso é uma construção histórica carregada de intencionalidades políticas e ideológicas, muitas vezes utilizada para legitimar ações do presente em nome de um futuro idealizado. Porém, esse futuro idealizado também se torna passado. Porque uma determinada idealização pode ser deslocada de seu lugar futuro ao um lugar passado, à medida em que os espaços de experiência se deslocarem.

Essas possibilidades de análises sobre o patrimônio são postas dessa forma, em direção aos limiares do ontológico e do ético, porque concordamos com Gonçalves (2007) que diz ser extremamente necessárias atualmente, esse tipo de reflexões.

Considerações

Portanto, o que se ressalta como necessário para uma análise prévia sobre o patrimônio industrial na cidade de Anápolis, no presente texto, é que abrindo-se o leque de possibilidades de análises, por meio do estudo da forma urbana temos ferramentas metodológicas e epistemológicas. Formam assim prolegômenos que nos conduzem a questões mais amplas, pelas quais, o estudo da cidade nos possibilita contribuir, também, para a construção de uma epistemologia do urbano.

Referências

ALVES JÚNIOR, Osvaldo Lino. *Da gênese ao genesis: Transformações e Permanências no território da Vila Industrial Jundiaí, em Anápolis (GO).* 2020. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanidades Território e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER). Universidade Estadual de Goiás: Anápolis.

ARMANI. Carlos Henrique. A história intelectual e a virada ontológica na antropologia. *Revista História: Debates e Tendências* (Online), vol. 20, núm. 1, pp. 36-52, 2020. Disponível em https://www.redalyc.org/journal/5524/552464578004/html/. Acesso em março de 2025.

BERNARDES, G. D.; TAVARES, G. G.; DE MORAIS SILVA, J. B.; SILVA, S. D. e. “Um pedacinho de outrora...”: memória de trabalhadores da Vila Fabril em Anápolis, Goiás (1950 – 1970). *Sociedade e Cultura*, Goiânia, v. 18, n. 2, 2016. DOI: 10.5216/sec. v18i2.42428. Disponível em: https://revistas.ufg.br/fcs/article/view/42428. Acesso em: 9 mar. 2025.

BORGES, B.G. *O despertar dos dormentes: estudo sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais, 1909-1922*. Cegraf, UFG. Goiânia, 1990.

CALAÇA JÚNIOR, Mário Pinto. *Paisagem e patrimônio: O caso da Vila Industrial em Anápolis-GO.* 2023. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Artes Visuais (FAV), Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade: Goiânia.

CALAÇA, Mário; OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz de. Patrimônio e plano diretor: as perspectivas para o patrimônio histórico em Anápolis/GO. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo|Paranoá.*

CASTRO, Joana D’arc Bardella. *O desenvolvimento industrial de Anápolis*. O Centenário, AEE, 2005.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo, Estação Liberdade / UNESP, 2001.

CONZEN, M. R. G. (2009). *As paisagens urbanas históricas na Inglaterra: um problema de geografia aplicada*. In L. B. Castriota (Org.). Paisagem cultural e sustentabilidade (Trad. S. A. Pereira Costa). Belo Horizonte: Editora UFMG.

COSTA, Ana Maria da. Representação social e participação social: conceitos sinônimos? *Arquitextos* 077.06 - ano 07, out. 2006. Disponível em https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.077/311. Acesso em março de 2025.

COSTA, S. A. P.; NETTO, M. M. G. *Fundamentos de morfologia urbana.* Belo Horizonte: C/Arte, 2017. 32Jan/jun de 2022. Disponível em https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/41718/32710

Costa, S. de A. P; Netto, M. M. G. Fundamentos de Morfologia Urbana. (Belo Horizonte, Minas Gerais: C/Arte). 2015.

COX, ROBERT. *Rumo a uma Conceituação Pós-hegemônica da Ordem Mundial: Reflexões sobre a Relevância de Ibn Kaldun*, *in* J. N. Rosenau e E-O Czempiel (orgs.). In *Governança sem Governo: Ordem e Transformação na Política Mundial* Brasília, Editora da UnB.

CUNHA, Wânia. Dinâmica regional e estruturação do espaço intraurbano: um estudo sobre as influências do DAIA na economia Anapolina a partir de 1990. 2009.Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudos Socioambientais, Goiânia.

FERNANDES, Rodrigo Spectrow. *O processo de modernização de Anápolis e as atividades do grupo Pina (1930-1960).* 2019. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Goiás, Unidade Universitária Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas, Anápolis.

FERREIRA, Haydée Jayme. Anápolis: sua vida, seu povo. Brasília: Senado Federal, 1981.

FRANÇA, Maria de Souza. *Terra, trabalho e história: a expansão agrícola no "Mato Grosso" de Goiás – 1930/55*. 1985.Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo.

FREITAS, Alexandre de. O estilo Art déco em São José do Rio Preto-SP. *Revista Científica Unilago.* V. 1 n. 1 (2020): Edição 2020. Disponível em https://revistas.unilago.edu.br/index.php/revista-cientifica/article/view/358

FREITAS, Rivalino Antônio de. *Anápolis – Passado e Presente.* Anápolis: Voga, 1995. GONÇALVES, Claudiomir Justino; Anápolis no fluir dos anos, Vol. I (1798-1951). Goiânia: Kelps, 2021.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônio.* Rio de Janeiro: IPHAN, 2007.

GONÇALVES, Reginaldo. *Os limites do patrimônio.* In Antropologia e patrimônio cultural: diálogos e desafios contemporâneos. (Orgs) LIMA FILHO M. F.; BELTRÃO, J. F.; ECKERT, C. Blumenau: Nova Letra, 2007.

GREENBLATT, Stephen. *Ressonance and wonder.* In: KARP, Ivan & LAVINE, Steven D. (Eds.). Exhibiting cultures: the poetics and politics of museums diaplay Washington: Smithsonian Institution Press, 1991.

GUATELLI, Igor. O sentido que falta e o prelúdio a um pensamento do devir. Entre Barthes, Derrida e Koolhaas. *Arquitextos*, São Paulo, ano 21, n. 242.06, Vitruvius, jul. 2020 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.242/7823>.

KOSELLECK Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Contraponto: Ed. PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2006.

KOSSA, Pablo. *O marco de um novo Goiás: 30 anos de DAIA*. Goiânia: Contato e Comunicação, 2006.

LIMA, Tânia Andrade. Cultura Material: *A dimensão concreta das relações sociais*. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi: Ciências Humanas, Belém, v. 6, n. 1, p. 11-23, jan. /abr. 2011.

LUZ, Janes Socorro da. *A (re)produção do espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009.* 2009.Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia.

MACHADO, Hamilton. *Imagens do comercio anapolino no jornal "O ANÁPOLIS" (1930-1960): a construção da Manchester Goiana.* 2009. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Católica de Goiás, Goiânia.

MENDONÇA, Massila Lopes Dias de. *O processo de transformação da Paisagem Urbana em Goiás: das Cidades Coloniais do século XVIII às cidades Ferroviárias do Século XX.* In: COELHO, Gustavo Neiva (org) Ferrovia 150 anos de arquitetura e história. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004. p. 217.

MENEGUELLO, Cristina; RUBINO, Silvana. *Preservação do patrimônio industrial no Brasil.* [Entrevista concedida a] Maria Cristina Schicchi. I Encontro em Patrimônio Industrial, São Paulo, 2005. p. 124-13.

MOSCOVICI, Serge. *A Representação social da Psicanálise*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1978.

NUNES, Heliane Prudente. *A era rodoviária em Goiás: impacto na estrutura rural e urbana (1930-1961*). Tese de Mestrado, UFG, 1984.

POLLI, Gislei Mocelin; KUHNEN, Ariane. Possibilidades de uso da teoria das representações sociais para os estudos pessoa-ambiente. *Estudos de Psicologia*, v.16, n°1, jan-abr, p. 57-64, 2011.

POLONIAL, Juscelino Martins. *Anápolis nos tempos da ferrovia.* Anápolis: Associação Educativa Evangélica, 1995.

ROSA, Carolina Lucena. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História* – ANPUH. São Paulo, julho 2011, 14p.

SILVA CAIXETA, Ana Carolina. *Do edifício histórico ao espaço urbano: Um estudo sobre a estação ferroviária no centro pioneiro de anápolis-go.* 2019. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Goiás, Unidade Universitária Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas, Anápolis.

SILVA, Ana Caroline Caixeta; VALVA, Milena D´ayala. A modernização da cidade de Anápolis (GO) e a repercussão no seu Centro Pioneiro. *Revista Memória em Rede*, Pelotas, v.12, n.22, Jan/Jun, 2020. Disponível em periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/Memoria. Acesso em março de 2025.

SILVA, José Fábio da. *O progresso como categoria de entendimento histórico: um estudo de caso sobre a modernização da cidade de Anápolis-GO (1930-1957).* 2014, 178fls. Dissertação (Mestrado em História) Faculdade de História da Universidade Federal de Goiás. Goiânia.

SILVA, Margarida do Amaral. *Patrimonialização cultural em Anápolis: identidade e memória sob telhas e sobre trilhos.* Revista Anápolis Digital. Anápolis. v.1 n° 1, 2010. Disponível em https://portaleducacao.anapolis.go.gov.br/revistaanapolis/wp-content/uploads/2011/04/patrimonializacao-cultural-em-anapolis-identidade-e-memoria-sob-telhas-e-sobre-trilhos.pdf. Acesso em dez, 2014.

SILVA, Zeneide Josefa da. *A retirada dos trilhos da cidade de Anápolis (1976).* 2005, 36fls. Monografia (Graduação) Faculdade de História. Uni-Evangélica. Anápolis.

SOLAMORALES, I. *Práticas teóricas, práticas históricas e práticas arquitetônicas*. In: *Inscripciones*. Barcelona: Gustavo Gili. Available at: <https://bit.ly/3VqQpCm>.

SOLÀMORALES, M. *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

SOLÀMORALES, M. *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

SOLÀMORALES, M. *Diferencias.* Barcelona, Gustavo Gili, 2003.

SOLÀMORALES, M.. *Diferencias.* Barcelona, Gustavo Gili, 2003.

SOUZA, Larissa Ferreira de. *A presença da religiosidade na toponímia: Um estudo interdisciplinar sobre os bairros de Anápolis (GO).* 2018. Dissertação de mestrado. TECCER/UEG. Anápolis.

VARGAS, L. G. e MELLO, M. M. A utilização de ornamentos do movimento art déco, em fachadas na cidade de Anápolis, GO. v. 1 n. 1 (2014): *Seminário Internacional de Arquitetura, Tecnologia e Projeto. Forma Urbana: Rupturas e Continuidades*. Disponível em https://www.anais.ueg.br/index.php/siarq/article/view/4657

VARGAS, L. G. V.; COSTA, L. G. R. Art deco e fachadas: signos do centro histórico de Anápolis. 2016. *VII Simpósio Nacional de Ciência e Meio Ambiente – Anais Eletrônicos* (ISSN: 2179-5193) PPSTMA – UniEVANGÉLICA.

VARGAS, Lucas Gabriel Côrrea. *Representações sociais do progresso: uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis, GO.* 2015. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós Graduação Projeto e Cidade. Universidade Federal de Goiás. Goiânia.

WHITEHAND, J. W. Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana. 2013. Revista de Morfologia Urbana, 1(1), 45-52.

ZERBETTO, Andrea. Inflação patrimonial: o complexo de Noé da contemporaneidade e as ilusões de eternidade. *Arquitextos* 087.03 - ano 08, ago. 2007. Disponível em https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/218. Acesso em março de 2025.

parede branca

Acervo: Antonio Soukef Júnior

ISSN 2526-7310 PIXO n.33, v.9 outono de 2025

NOS TRILHOS DA MEMÓRIA
Um Ensaio Visual
do Patrimônio Ferroviário Sul Riograndense

Alexsandra de Los Santos[1]

Este ensaio fotográfico é composto por registros realizados durante as visitas técnicas nos pátios ferroviários das cidades de Rio Grande, de Pelotas e de Bagé, as quais possuem as estações principais da Estrada de Ferro. Estas visitas são uma das etapas da pesquisa de mestrado da autora[2] na qual tem como objeto de estudo os pátios ferroviários da Linha Férrea Rio Grande - Bagé, inaugurada em 1884 e localizada paralelamente com a fronteira do Uruguai, no sul do Rio Grande do Sul. Um dos objetivos deste estudo é compreender a espacialidade desses lugares, os quais ocuparam uma grande extensão nas áreas urbanas das cidades e que repercutem até os dias de hoje, em seus remanescentes.

Os pátios ferroviários eram compostos por armazéns, oficinas, depósitos, áreas para limpeza de locomotivas, carvoeiros, salas de inspeção, casas de lubrificantes, fornos de areia, balança, espaços administrativos, área para descarga de cinzas, usinas, ferraria, carpintaria, silos, guindastes, caixas d'água, e a mesa giratória de locomotivas. Além disso, este espaço era composto por Casas de Engenheiros, Vilas Operárias, Sedes de Sindicatos, entre outros.

As visitas foram realizadas em períodos distintos, a primeira foi em outubro de 2023 na cidade de Rio Grande. Esta visita em especial, teve a presença de um ex-ferroviário que foi narrando sua experiência naquele espaço conforme íamos caminhando. Estava um dia ensolarado com um pouco de vento, típico da primavera. A segunda foi em Bagé, realizada em junho de 2024. Nesta, um grupo de estudiosos e profissionais da área acompanharam o percurso, tendo em vista que o objetivo da viagem foi também o encontro do grupo de pesquisa Cidades Médias[3]. A última visita foi realizada na cidade de Pelotas em outubro de 2024. Esta foi uma atividade realizada pelo Museu do Trem de São Leopoldo. Ironicamente, estava nublado, com vento e chuva. Um dia atípico de primavera.

Figura 1 - Caixa d'água do pátio ferroviário de Rio Grande - RS. Fonte: Acervo da autora, 2023.

1 Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Prograu. Linha de Pesquisa Teoria e Patrimônio Cultural.
2 Este trabalho faz parte dos estudos em andamento do mestrado da autora, com orientação do professor Dr Antonio Soukef Junior e da professora Dr. Aline Montagna Silveira.
3 Grupo de Pesquisa intitulado: Cidades de médio porte do extremo do sul do Brasil e em zona de fronteira: qualificação e proposição de espaços públicos sensíveis às relações intergeracionais, inclusivas e sustentáveis" do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel).

Figura 3 - Edificações do pátio ferroviário de Rio Grande - RS. Fonte: Acervo da autora, 2023.

Figura 2 - Ruínas do pátio ferroviário de Rio Grande - RS. Fonte: Acervo da autora, 2023.

Figura 5 - Trilhos do pátio ferroviário de Pelotas - RS. Fonte: Acervo da autora, 2024.

Figura 4 - Edificações do pátio ferroviário de Bagé - RS. Fonte: Acervo da autora, 2024.

Figura 6 - Antiga plataforma de embarque da Estação de Bagé - RS. Fonte: Acervo da autora, 2024.

Figura 7 - Casa de ferroviário em Bagé - RS. Fonte: Acervo da autora, 2024.

Figura 8 - Estação Férrea de Pelotas - RS. Fonte: Acervo da autora, 2024.

Figura 9 - Caixa d'água do pátio ferroviário de Pelotas - RS. Fonte: Acervo da autora, 2024.

MUSEU DO TREM
Um passeio tranquilo

***Cácia Graziela Ferreira Leonhardt*[1]**

Este ensaio visual é um registro de uma manhã de verão no Museu do Trem em São Leopoldo, com uma brisa agradável, não se percebe o movimento dos carros nas ruas próximas, apenas os trens chegando e partindo da Estação São Leopoldo da Trensurb, um passeio tranquilo.

1 Arquiteta e Urbanista, graduada pela UNISINOS.

CUIDADO COM OSTREIS
PERIGO
ESCUTAR

FANTASMAS NA NÉVOA
Patrimônio, ruína e memória

***Carolina Carmini Mariano Lucio*[1]**

Enraizada na Serra do Mar, se encontra a Vila de Paranapiacaba (Santo André, SP), remanescente da primeira ferrovia paulista. Seu início se dá a partir de 1860 pela The São Paulo Railway Company, Limited. A vila e todo o seu sistema ferroviário foram implantados com a função de escoar a produção cafeeira do interior paulista e os minérios de Minas Gerais para o Porto de Santos. O sistema funicular, criado para transpor as questões geográficas impostas pelo local, é considerado único no país. Assim, a vila era um símbolo da ação do homem sobre a magnitude da natureza.

Hoje, em meio à Mata Atlântica, a vila preserva parte de seu conjunto arquitetônico, urbanístico e ferroviário em conjunto com a conservação ambiental. Durante décadas, políticas de preservação foram implantadas para a salvaguarda desse patrimônio nacional e mundial. Contudo, essas ações de conservação envolvem uma atuação constante, com manutenção e restauração do patrimônio local.

Presas num limbo de sobrevida e quase morte, os resquícios desse passado permanecem à vista dos turistas que percorrem as vias de paralelepípedos e dos poucos habitantes que resistem na cidade. Como um museu a céu aberto, trilhos, trens, casas e outras construções estão espalhadas pela cidade como elementos fantasmagóricos que se misturam entre a névoa constante - ocasionada pelo clima úmido e frio - que invade as ruas quase todos os dias. Suas aparições remetem a um passado secular que constitui parte importante do desenvolvimento econômico do estado de São Paulo. Mas também nos lembram da finitude da matéria e da fragilidade da história.

Na antiga Vila, as antigas casas de madeira em estilo inglês, que conferiram à Vila de Paranapiacaba destaque entre outras vilas ferroviárias – e ainda se encontram lindamente preservadas, dividem a paisagem com paredes deterioradas e em processo de total destruição de antigas habitações do mesmo estilo. No antigo pátio, trens repletos de ferrugem ocupam o espaço que sempre fora deles, mas agora em desuso, aguardam o desaparecimento completo ocasionado pela ação do tempo e da natureza. Antigas construções de postos de controle desabam pelos antigos caminhos que levam ao mar e a umidade corrói a principal ponte que une a antiga vila à nova.

Explorar de maneira imagética esse espaço entre a memória e o esquecimento, entre o preservar e o abandono, é o intuito desse ensaio. Qual é o abismo que separa o que ambicionamos preservar e o que realmente preservamos? Entre aquilo que se encontra nas teses e leis de patrimônio e aquilo que se vê realmente nas cidades e nas ruas, existe um atraso, expectativas não alinhadas e não concretizadas. E nesse espaço, a natureza e o tempo se impõem constantemente sobre todas as coisas, em um ciclo de apagamentos, reelaboração e destruição, atravessando nosso passado ainda presente. E nós vamos lidando, ou não, com a ação da vida sobre a história. Como diria Caetano Veloso nos versos de Fora de Ordem (1991): “Aqui tudo parece que era ainda construção. E já é ruína.”

1 Carolina Carmini Mariano é formada em Arte: História, Crítica e Curadoria pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Atua como pesquisadora, artista e fotógrafa independente. Possui trabalhos publicados sobre as cidades, seu desenvolvimento e suas memórias.

Referência

FORA da Ordem. Intérprete: Caetano Veloso. Composição: Caetano Veloso. In: *Circulandô.* Intérprete Caetano Veloso. Rio de Janeiro: PolyGram, 1991. 1 Compact Disc, faixa 1 (5:54).

Antigo trem abandonado no Museu Tecnológico Ferroviário do Funicular.

Antigo equipamento de proteção no Museu Tecnológico Ferroviário do Funicular.

Casa de máquinas do sistema funicular.

Casa abandonada na parte antiga da Vila de Paranapiacaba.

Parte interna deteriorada de antigo trem abandonado.

Trem abandonado imerso na neblina em área aberta da Vila de Paranapiacaba.

Antigo galpão próximo ao Terminal de Trem Turístico.

Trem abandonado e tomado pela vegetação.

Antigo equipamento ferroviário exposto em área aberta da Vila de Paranapiacaba.

Antigo guindaste manual.

Acervo: Antonio Soukef Júnior.

ANTIGO E NOVO NAS INTERVENÇÕES EM PREEXISTÊNCIAS HISTÓRICAS
A experiência brasileira (1980 - 2010), de Patricia Viceconti Nahas

Marcela da Rosa Dias[1], Alexsandra de Los Santos[2] e Antonio Soukef Junior[3]

Resumo
Esta resenha apresenta a tese de doutorado de Patricia Viceconti Nahas, que examina e analisa as posturas e tendências das intervenções realizadas no Brasil entre 1980 e 2010, tendo como referência a Carta de Veneza e o Restauro Crítico-Conservativo. A autora também discute a importância do rigor metodológico nas práticas de restauro. Utilizando a nomenclatura proposta por Giovanni Carbonara, o estudo analisa 32 obras e as agrupa em oito tendências de intervenção: autonomia, diferenciação, reinterpretação, repristino, apropriação, completamento, conservação e reintegração.

Resenha
Esta resenha apresenta a tese de doutorado de Patricia Viceconti Nahas, que examina A presente resenha consiste em um estudo realizado na disciplina de “Preservação de bens culturais: abordagens teóricas e metodológicas”, pertencente ao curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), da Universidade Federal de Pelotas (UFPel). O objeto de investigação, foi a tese de doutorado, apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, intitulada “Antigo e novo nas intervenções em preexistências históricas: a experiência brasileira (1980 - 2010)”, elaborada por Patricia Viceconti Nahas, com orientação da Prof.ª Dr.ª Fernanda Fernandes da Silva.

A tese tem o objetivo de investigar, com base em uma amostra de obras selecionadas, as posturas, tendências e procedimentos orientadores das intervenções em preexistências históricas no Brasil, analisando a sua relação dialógica com os procedimentos atuais do restauro no âmbito internacional. As intervenções escolhidas foram examinadas a partir das premissas da Carta de Restauro de Veneza, de 1964, da qual o Brasil é signatário, e da adoção dos pensamentos do Restauro Crítico-Conservativo como referência. A escolha por essa vertente de restauro se dá pelo fato de a autora considerá-la a posição equilibrada em relação às outras vertentes – Manutenção-Repristino e Pura Conservação – por acreditar que se trata da solução mais apropriada para intervenção, levando em conta igualmente as instâncias estética e histórica.

O Restauro Crítico-Conservativo, defendido por Giovanni Carbonara e Claudio Varagnoli, do qual a autora compartilha das premissas e postulados, surgiu de um amadurecimento e modernização dos pensamentos do Restauro Crítico e da Teoria da Restauração, de Cesare Brandi. Os debates travados entre as décadas de 1940 e 1960, após a destruição causada pela II Guerra Mundial, serviram de base para o desenvolvimento desta vertente que lança as bases teóricas e práticas do restauro

1Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Pelotas (Prograu/UFPel).
2 Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Pelotas (Prograu/UFPel).
3 Professor Visitante do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU).

Figura 1 – Capa da tese antigo e novo nas intervenções em preexistências históricas: a experiência brasileira (1980 - 2010) Fonte: Nahas, 2015.

contemporâneo e serviu de fundamento para a Carta de Veneza e para os Princípios Contemporâneos do Restauro (Rodrigues, 2017).

O Restauro Crítico-Conservativo defende a máxima conservação das fases do edifício, evidenciando o respeito pelas camadas e pelas marcas do tempo, do princípio brandiano do diálogo entre instâncias históricas e estéticas, além da distinguibilidade e da legibilidade das novas intervenções. Dessa forma, rejeita o “refazimento nostálgico de perdas.” (Brendle, 2016, p. 16). De acordo com Bonelli,

> O restauro crítico se alicerça em razões históricas e de juízo crítico, rejeita o repristino estilístico e o embelezamento da obra a favor de sua transmissão ao futuro respeitando suas estratificações. Sem tons dogmáticos e regras fixas, reconhece que cada intervenção é um caso em si, e o restauro, como um momento dialético entre o ato criativo e o processo crítico (Bonelli, 1959, apud Brendle, 2016, p. 13).

A problematização apresentada na tese se refere à crescente complexidade da relação entre intervenções contemporâneas e preexistências históricas no Brasil, com destaque para os conflitos gerados entre as ações de valorização do patrimônio e a introdução do novo. No cenário brasileiro, as determinações da Carta de Veneza foram pouco adotadas, ou adotadas de maneira equivocada, em função da falta de rigor metodológico que resultou em um uso arbitrário da palavra “restauro” (Nahas, 2015). O rigor metodológico defendido pela autora está praticamente restrito à atuação dos órgãos de preservação e às discussões do meio acadêmico, sendo que o papel do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), e dos órgãos estaduais de preservação, muitas vezes, limita-se a ações burocráticas ocasionadas por falta de corpo técnico e especialização dos profissionais.

Na década de 1980, houve um exponencial crescimento de números de projetos de intervenção em edifícios históricos no país, uma vez que este período marca uma renovação por meio da descentralização das atividades do núcleo original do Iphan, o

qual havia sido formado na chamada “fase heróica” da instituição (Nahas, 2015). Além disso, neste novo contexto ocorre uma ampliação do conceito de patrimônio, fortalecida pela Constituição Federal de 1988. De acordo com Nahas, há um amadurecimento, mas também constata-se práticas permeadas por um discurso dominante do marketing e da cultura do consumo, do turismo e da valorização da marca do arquiteto.

Essa transformação da década de 1980 apresenta um embate entre o novo e o antigo, pois percebe-se que há um “protagonismo da ação contemporânea em prejuízo da preservação do monumento”. (Nahas, 2015, p. 272). Dessa forma, contrariando o cenário internacional, o país apresenta obras de intervenção que utilizam o edifício como “plano de fundo” para a obra contemporânea. Diante disso,

> a prática de intervenções em preexistências históricas tem se aproximado mais do universo do novo que do antigo, a conservação deixou de ser o mote principal da ação de “restauro” e passou a ser uma coadjuvante na intervenção. O projeto do novo guia a modificação do antigo com o argumento de “atualizar” o monumento (Nahas, 2015. p. 271).

A autora também traz uma reflexão sobre o sentido da palavra restauro, sendo o primeiro conceito apresentado o que consta na Carta de Veneza, que o define como: “uma operação que deve ter caráter excepcional” e “tem por objetivo conservar e revelar valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese” (Iphan, 2004, p. 2). Por meio de um recorrido por pensamentos de Brandi, Pane, e Bonelli, a autora defende que:

> A correta dosagem entre crítica e criatividade devem orientar as intervenções na preexistência histórica. Sendo o restauro uma operação pautada na conservação e revelação de valores do monumento, o ato crítico guiará o respeito pela preexistência, o controle das ações e as escolhas advindas da inovação, atitude esta que deve facilitar a leitura da obra: a fantasia ou a inovação, fruto da criatividade do arquiteto autor da intervenção vem associada ao controle e responsabilidade que garante a qualidade do projeto de restauro (Nahas, 2015, p. 64).

A tese adota a terminologia usada por Giovanni Carbonara para definir quais os tipos de intervenção que podem, ou não, ser consideradas restauro. Não são consideradas restauro as ações de repristino, consolidação estrutural, reparação funcional de um objeto, reinvenção e refazimento, visto que nesses casos há apenas um aproveitamento funcional e econômico da estrutura física da preexistência. Os termos reuso, revitalização, reciclagem e recuperação, estão relacionados a práticas fora do escopo do restauro, pois são motivadas por fatores práticos e econômicos. Já os termos tutela, salvaguarda, preservação, manutenção programada e prevenção, são ações ligadas à conservação do patrimônio mas não se referem ao restauro em si. A partir disso, a pesquisa conclui que todo projeto de restauro é uma intervenção na preexistência, porém nem toda intervenção é um projeto de restauro.

A partir dessa premissa, e, com o intuito de compreender o cenário brasileiro atual, Nahas realiza um estudo onde analisa obras de intervenção realizadas no Brasil, delimitando o período temporal entre os anos 1980 e 2000, tendo como marco inicial o projeto do Sesc Pompeia, da arquiteta Lina Bo Bardi (1977). O banco de dados é construído a partir do levantamento de obras e projetos publicados nas coleções das revistas Projeto, AU Arquitetura e Urbanismo e Finestra Brasil. A partir do acréscimo de novas variáveis, o banco de dados é reduzido até chegar ao resultado final de 32 obras. Para cada exemplar analisado foi criada uma ficha onde constam os dados principais do monumento, a sua cronologia e os dados principais da intervenção.

Diante disso, Nahas (2015) identifica oito tendências de intervenção: **Autonomia,** que considera apenas a volumetria (“a casca”) do monumento. Dessa forma, há uma preocupação com a fachada, mas o interior é totalmente renovado, dando nova aparência aos ambientes; **Diferenciação**, tendência que distingue a inserção ou supressão de novos elementos e/ou materiais. A autora mostra que esta vertente é a mais empregada nas intervenções; **Reinterpretação**, onde há uma releitura do monumento existente, ou parte dele, podendo ter a inserção de novos elementos que dão continuidade ao texto original; **Repristino**, tendência que busca a recuperação ou reconstituição do monumento; **Apropriação,** na qual o novo é o protagonista, deixando o antigo/preexistente como pano de fundo da intervenção; **Completamento**, que tem o objetivo de dar continuidade à obra incompleta, seguindo suas características estéticas. Essa tendência é empregada mesmo quando não há documentação arquitetônica suficiente para a obra de “finalização”; **Conservação,** pautada na conservação do edifício, mantendo inclusive seu uso original, salvo adequações de segurança, conforto e acessibilidade. O que não tem valor, ou prejudica a leitura da obra, é retirado; **Reintegração** empregada em casos de arruinamento ou grande descaracterização. Tem o objetivo de integrar o edifício, seja pela remoção de acréscimos ou pela recuperação de elementos indispensáveis à composição.

Dentre estas identificadas pela autora, o patrimônio industrial surge em oito obras, inseridas nas tendências de Reinterpretação, Autonomia, Diferenciação e Apropriação. Nahas (2015), aponta que:

> Nos estudos de caso de arquitetura industrial, encontramos um universo de tipologias arquitetônicas amplas (fábricas, mercados, estações, entre outros) onde as edificações industriais são, em geral, caracterizadas por amplos espaços de pé-direito elevado e técnicas construtivas pré-fabricadas (Nahas, 2015, p. 219).

A tendência Diferenciação é a mais empregada no escopo analisado pela autora, com cinco exemplares. Todavia, não foi apenas neste caso, uma vez que o estudo mostra que neste “grupo que está o maior número de intervenções não só analisadas, mas, também, constituintes do banco de dados inicial, o que torna essa tendência majoritária na experiência brasileira do diálogo entre o antigo e novo” (Nahas, 2015, p. 280).

As obras da arquitetura industrial analisadas são: Estação Júlio Prestes/ Sala São Paulo (São Paulo - SP), Cinemateca Brasileira (São Paulo - SP), Estação da Luz/ Museu de Língua Portuguesa (São Paulo - SP), Centro Educacional Ibrahim Alves de Lima (Ribeirão Preto - SP), Museu de Artes e Ofícios (Belo Horizonte - MG), Centro Coreográfico da cidade do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro - RJ), Mercado Público de São Paulo (São Paulo - SP), Instituto Criar de TV e Cinema (São Paulo - SP).

Patricia Nahas, conclui em sua tese que as experiências brasileiras no campo do restauro possuem poucas intervenções que se baseiam nos pressupostos da Carta de Veneza, nas referências internacionais e no debate atual. Para ela, o monumento tem se tornado cada vez mais o plano de fundo para as novas intervenções, com um papel de coadjuvante, com menos limites em relação à aproximação antigo/novo. Diante disso, percebe-se a importância deste estudo para compreensão do desafio atual do campo da arquitetura e do restauro.

Dessa forma, esta pesquisa contribui para um debate fundamental sobre a preservação do patrimônio, evidenciando a necessidade de um olhar mais criterioso nas intervenções contemporâneas. Ao refletir sobre a relação entre o antigo e o novo, seu estudo aponta para a urgência de diretrizes mais claras e fundamentadas, que garantam a valorização dos bens históricos sem comprometer sua autenticidade.

Referências

BRANDI, Cesare. *Teoria da restauração.* Tradução: Beatriz Mugayar Kühl; Apresentação: Giovanni Carbonara; revisão: Renata Maria Parreira Cordeiro – Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004.

BRENDLE, Betânia. *Uma Teoria, alguns princípios e muita arquitetura: a atualidade do pensamento brandiano em intervenções arquitetônicas na Alemanha, Dinamarca e Itália.* In. Anais do IV ENANPARQ - Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Porto Alegre: 2016. Disponível em: https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2038/S38-02-BRENDLE,%20B.pdf. Acesso em: 10 out. 2024.

IPHAN. *Carta de Veneza: Carta Internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios.* II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, Veneza, 1964. Disponível em: https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf. Acesso em: 10 out. 2024.

NAHAS, Patricia Viceconti. *Antigo e novo nas intervenções em preexistências históricas: a experiência brasileira (1980-2010)*. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

RODRIGUES, Angela Rosch. A problemática da ruína: das teorias da preservação patrimonial do século XIX ao restauro crítico. *Revista CPC,* São Paulo, Brasil, n. 24, p. 9–34, 2017. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i24p9-34. Disponível em: https://revistas.usp.br/cpc/article/view/137955.. Acesso em: 10 out. 2024.

CIDADE
CONTEMPORANEIDADE

ISSN 2526-7310