PIXO

REVISTA DE ARQUITETURA, CIDADE E CONTEMPORANEIDADE

dossiê patrimônio industrial II

n.34, v.9
inverno de 2025

EIXO

REVISTA DE ARQUITETURA, CIDADE E CONTEMPORANEIDADE

dossiê patrimônio industrial II

n.34, v.9
inverno de 2025

Acervo: Manoela Rufinoni.

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 MANOELA RUFINONI

apresentação

A 34ª Edição da Revista Pixo que é fruto da chamada temática “Dossiê Patrimônio Industrial II”, 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 Vieira Goularte, 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

Inverno de 2025

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

sumário

editorial

DOSSIÊ PATRIMÔNIO INDUSTRIAL II
Territórios Produtivos e Transformações Contemporâneas:
Patrimônio Industrial em Múltiplas Escalas.....10-11
Antônio Soukef Júnior, Aline Montagna da Silveira e Isadora Baptista Alves

autor@s convidad@s

A ILHA DO RECIFE E A ILHA ANTÔNIO VAZ
Área central do Recife e seu patrimônio portuário, ferroviário e
industrial, entre reconhecimentos e apagamentos.....14-45
Natália Miranda Vieira-de-Araujo

entrevistas

ENTREVISTA COM [O MAPA MENTAL DE]
MARIA ELIZABETH SILVEIRA.....48-53
Maria Elizabeth Silveira e Daniela Vieira Goularte

artigos e ensaios

DE BRONX FLOORS À DAY'S END
O contexto da arquitetura industrial nos building cuts
de Gordon Matta-Clark.....56-79
Júlia Thomé de Oliveira

MAPEAMENTO DO PROCESSO PRODUTIVO
DA FÁBRICA DE MOSAICOS DE PELOTAS
Patrimônio Industrial no Rio Grande do Sul 80-97
Arthur Thiago Thamay Medeiros e Fabio Pinto da Silva

MARCOS TEÓRICOS E HISTORIOGRÁFICOS
SOBRE UM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CIDADE DE SÃO PAULO
Companhia Antarctica Paulista.....98-111
Diógenes Sousa

O LADO B DA PRINCESA
A face oculta da imaterialidade
do patrimônio industrial de Pelotas/RS.....112-137
Daniela Vieira Goularte

PATRIMÔNIO OPERÁRIO, PAISAGENS PÓS-INDUSTRIAIS
O caso da Grande Cruzeiro, Porto Alegre/RS.....138-155
Celma Paese e Gianluca Perseu

IMIGRAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E CERVEJA
O Caso de Pelotas/RS.....156-179
Vitória Silveira da Costa e Maria Lucia Bressan Pinheiro

PERCEPÇÃO DO PATRIMÔNIO
ATRAVÉS DA ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL
O caso de Assis.....180-191
Tainá Maria Silva e Naiara Cristine Spiller

PREMIO INTERNAZIONALE DOMUS
DI RESTAURO E CONSERVAZIONE
Arquitetura Industrial como Tema (2010 - 2023).....192-203
Larissa Mörschbächer e Aline Montagna da Silveira

SOZINHO NA PAISAGEM
O caso do antigo Frigorífico Serrana em Tupanciretã/RS.....204-223
Marilia Gomes Ceolin, Josicler Orbem Alberton e Leonora Romano

ENLACES PRESENTE-PASSADO-FUTURO
Reflexões sobre a educação patrimonial em contextos pós-industriais....224-239
Mariana Lafolga e Ana Elísia da Costa

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE SOBRAL
História e Memória.....240-251
Cauê Oliveira Aguiar Sousa e Telma Bessa Sales

ENTRE PÁGINAS E HISTÓRIA INDUSTRIAL
Um Olhar Exploratório sobre os Almanaques de Pelotas.....252-265
Carolina Ferrari Curval e Roberta M. Doleys Soares

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL REQUALIFICADO
Transformações nos prédios com novos usos pela UFPel.....266-279
Cristiane Dittgen Miritz e Sidney Gonçalves Vieira

MONOGRAPHIA DO INSTITUTO LAURO SODRÉ (1904)
Nas entrelinhas do Patrimônio e da Memória.....280-291
Lucas Carvalho e Wanessa Lott

MUSEU DA USINA
Um Retrato do Abandono e das Disputas Imobiliárias.....292-303
Claudia Aparecida De Souza Ferreira e Lesy Duarte de Andrade

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E A UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
A Biblioteca do ICH e o CEHUS.....304-317
Heloise Semper e Célia Helena Castro Gonsales

CONTRADIÇÕES NA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
Tensões e disputas no caso de Florianópolis.....318-343
Alisson Pazetto de Oliveira e Marina Toneli Siqueira

UMA MANOBRA INSURGENTE
A ocupação de duas edificações industriais desativadas
pela comunidade skatista em Uberlândia/MG.....344-357
Luiz Carlos de Laurentiz e Alexandre Greco

***FRATELLI VITA*, RESISTINDO AO ESQUECIMENTO**
Da fabricação de gasosas, vidros e cristais
a patrimônio industrial.....358-381
Paula Andrade Coutinho e Amanda de Lima Costa Pestana

LINHA EM FUGA
Cartografando singularidades
ao longo do leito ferroviário de Bauru/SP.....382-403
Carolina Silva Tarocchi e Hélio Hirao

ECOPISTAS E A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
Contribuições ao Ramal de Mora (distrito de Évora).....404-423
Beatriz Alves Goulart Rocha, Beatriz Mugayar Kühl, Ana Cardoso de Matos e
Fernanda de Lima Lourencetti

parede branca

RUÍNAS
Processos criativos.....426-433
Allan André Lourenço

TRAMAS DO ABANDONO
Poéticas de uma fábrica desativada.....434-439
Lorena de Morais Faria e Natalia Roberta Chagas Nogueira

VOO DO URUBU SOBRE PANORAMA/SP
Possibilidades estéticas e éticas de deriva.....440-447
Murilo Corte thihara

MEMÓRIAS VISUAIS
Extensão e pesquisa unem o Grande Bom Jardim e a Unilab.....448-455
Eduardo Gomes Machado, Geyse Anne Souza da Silva, Moisés Tavares Cá,
Anne Sophie Marie Frédérique Gosselin, Ricardo Cesar Carvalho Nascimento,
Regina Balbino da Silva, Maria Valdelia Carlos Chagas de Freitas, Geysa Danielle Barbosa
de Moura Silva e Stefania Maria Francolino da Silva

20 ANOS DE DISTÂNCIA.....456-483
Daniela Vieira Goularte

FRAGMENTOS DA INDÚSTRIA
Ensaio visual da Vila Industrial, Bagé/RS.....484-471
Isadora Baptista Alves e Aline Montagna da Silveira

processos e projetos

GRANDE FLORIANÓPOLIS
As ruínas agrárias-industriais e marítimas.....474-481
Evandro Fiorin e Djonathan Freitas

ESPAÇO MUSEOLÓGICO DA PAISAGEM URBANA DE LAGES/SC
Reabilitação das Ruínas do Moinho Cruzeiro.....482-491
Isadora Schmidt Furtado e Patricia Turazzi Luciano

(RE)CONSTRUINDO MEMÓRIAS
Proposta de conversão de Indústrias de beneficiamento
em Complexo de Cultura e Lazer à margem da Lagoa em Laguna.....492-501
Nicole Cardoso da Silva, Patrícia Turazzi Luciano e Flávia Martini Ramos

editorial

Acervo: Manoela Rufinoni.

DOSSIÊ PATRIMÔNIO INDUSTRIAL II
Territórios Produtivos e Transformações Contemporâneas:
Patrimônio Industrial em Múltiplas Escalas

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

Este segundo volume do *Dossiê Patrimônio Industrial* amplia o escopo temático ao explorar a diversidade das expressões materiais e simbólicas legadas pela cultura produtiva moderna. Os artigos reunidos abordam desde fábricas de mosaicos e cervejarias até complexos frigoríficos e estruturas siderúrgicas, revelando a riqueza tipológica do legado fabril e os múltiplos desafios enfrentados atualmente para sua preservação e ressignificação.

A abordagem territorial ultrapassa as fronteiras nacionais, incorporando experiências internacionais, como o *Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione*, que evidenciam tendências globais na valorização da arquitetura voltada à indústria. Paralelamente, investigações situadas em contextos regionais – como a industrialização gaúcha associada à imigração – aprofundam o olhar sobre realidades locais, contribuindo para uma cartografia mais complexa e situada desses bens culturais.

Esta edição destaca, de modo particular, as tensões entre conservação e transformações urbanas, abordando contradições que atravessam os processos de patrimonialização. As análises sobre Florianópolis, os casos de requalificação conduzidos pela Universidade Federal de Pelotas e os debates em torno de disputas fundiárias envolvendo antigas usinas ilustram como os bens industriais integram arenas de negociação entre diferentes agentes sociais, políticos e econômicos.

A dimensão social adquire centralidade em trabalhos que investigam práticas insurgentes, ocupações urbanas e formas alternativas de atribuição de valor. Os exemplos da ocupação de fábricas e da apropriação criativa por comunidades, como os skatistas de Uberlândia, mostram que esses espaços continuam a ser ativados por experiências coletivas que desafiam o esquecimento e promovem novos usos simbólicos e políticos. Nessa perspectiva, o trabalho “Linha em Fuga: Cartografando singularidades ao longo do leito ferroviário de Bauru/SP” contribui ao revelar como os antigos leitos férreos, embora transformados em cicatrizes urbanas e frequentemente percebidos como espaços vazios e improdutivos, constituem territórios que abrigam dinâmicas singulares, tornando-se lugares de resistência, memória e pertencimento dotados de temporalidade própria.

Do ponto de vista metodológico, os artigos apostam em abordagens interdisciplinares que cruzam arqueologia industrial, etnografia, análise de cadeias produtivas e pesquisa documental. A atenção dada às fontes primárias de investigação – como os almanaques de Pelotas e a monografia do Instituto Lauro Sodré – evidencia o papel estratégico desses materiais na compreensão das culturas do trabalho e de sua memória.

A seção Processos & Projetos amplia as reflexões ao reunir três investigações voltadas a propostas de intervenção em ruínas e antigos espaços industriais de Santa Catarina. As experiências analisadas incluem a conversão de uma usina de beneficiamento em um complexo de cultura e lazer; a criação de um espaço museológico da paisagem urbana a partir das ruínas do Moinho Cruzeiro; e a proposição de novos usos para ruínas agrário-industriais na Grande Florianópolis. Esses projetos exemplificam estratégias contemporâneas de ressignificação e reocupação, contribuindo para a renovação crítica do campo do patrimônio industrial.

Já a seção Parede Branca reúne trabalhos visuais e ensaísticos que exploram com sensibilidade os vínculos entre ruína, memória, abandono e criação. *Fantasmas na Névoa* investiga as camadas subjetivas do patrimônio industrial; *Tramas do Abandono* propõe uma poética das fábricas desativadas; *Voo do Urubu sobre Panorama-SP* articula ética e estética em deriva urbana; e *Memórias Visuais* documenta, por meio de extensão universitária, o diálogo entre território e experiência no Grande Bom Jardim, no Ceará. Juntos, esses trabalhos expandem o campo da representação e da reflexão sobre o patrimônio, ativando novas formas de percepção e engajamento.

Este volume inclui ainda contribuições complementares fundamentais para o dossiê: o ensaio da autora convidada Natália Miranda Vieira-de-Araujo e a entrevista com Maria Elizabeth Silveira, organizada como um “mapa mental” que entrelaça vida e pensamento em torno das práticas patrimoniais.

Além disso, o dossiê busca estimular um diálogo mais amplo entre academia, comunidade e poder público, reforçando o papel social da pesquisa e das práticas patrimoniais. Ao reunir múltiplas escalas de análise – do local ao global –, pretende-se também apontar caminhos para políticas integradas que possam lidar com os desafios contemporâneos da preservação.

Em conjunto, os textos demonstram como o campo vinculado à produção industrial permanece fértil e em expansão, articulando questões contemporâneas urgentes – como sustentabilidade, justiça social e planejamento territorial – com a valorização de acervos materiais e imateriais. Ao fazê-lo, esta coletânea fortalece perspectivas críticas e propositivas sobre o futuro desses territórios em constante reinvenção.

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: Manoela Rufinoni.

A ILHA DO RECIFE E A ILHA ANTÔNIO VAZ
Área central do Recife e seu patrimônio portuário, ferroviário e industrial, entre reconhecimentos e apagamentos

RECIFE ISLAND AND ANTÔNIO VAZ ISLAND
The central area of Recife and its port, railway, and industrial heritage, among recognition and erasure

Natália Miranda Vieira-de-Araújo[1]

Resumo
Este artigo se propõe a observar as duas ilhas que compõem hoje a paisagem da área central da cidade do Recife, a partir de um olhar panorâmico sobre intervenções realizadas no recorte temporal dos últimos 20 anos, observando como seus vestígios históricos de área portuária, ferroviária e industrial – enquanto atividades que se imbricam com a função primeira que caracterizou a cidade – vem, por um lado, buscando o reconhecimento de seu valor patrimonial e, por outro, sendo o lócus para grandes transformações urbanas que nem sempre se pautam pelas questões preservacionistas. Partindo do pressuposto que a necessária transformação para adequação da cidade à dinâmica contemporânea não deve ser vista como incompatível com a preservação de seu significado cultural, nos perguntamos se as ações recentes estão de fato trabalhando em prol da sustentabilidade em seu sentido amplo (cultural, ambiental, social e econômico) ou se as questões patrimoniais seguem comparecendo prioritariamente nos discursos e não nas ações que se materializam sobre as camadas construídas da cidade.
Palavras-chave: patrimônio portuário, patrimônio ferroviário, patrimônio industrial, Recife, preservação.

Abstract
This article aims to examine the two islands that today shape the landscape of the central area of Recife, through a panoramic view of interventions carried out over the past 20 years. It observes how their historical traces of port, railway, and industrial areas—activities closely intertwined with the city's original function—have, on one hand, sought recognition of their heritage value and, on the other, become the locus of major urban transformations that do not always adhere to preservationist concerns. Based on the assumption that the necessary transformation to adapt the city to contemporary dynamics should not be seen as incompatible with the preservation of its cultural significance, we question whether recent actions are genuinely promoting sustainability in its broad sense (cultural, environmental, social, and economic) or whether heritage issues continue to appear primarily in discourse rather than in actions materialized upon the city's built layers.
Keywords: port heritage, railway heritage, industrial heritage, Recife, preservation.

1 Professora Associada do Departamento de Arquitetura e Urbanismo e Coordenadora do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernanbuco - UFPE.

Recife, cidade das águas e do comércio

A formação da Capitania de Pernambuco, também chamada de Capitania Nova Lusitânia, em 1535, estando entre as primeiras formadas como parte do sistema de Capitania Hereditárias criado por D. João III para organizar o processo de colonização portuguesa no Brasil, envolveu a formação dos núcleos urbanos de Olinda (1535) e Recife (1537). Recife já nasce associado à função portuária, enquanto Olinda será o núcleo principal de início de ocupação pelos representantes da coroa portuguesa e das ordens religiosas, por sua condição topográfica que favorecia a defesa e paisagem aprazível. Assim, o Bairro do Recife, situado hoje na Ilha do Recife[2], tem seu valor patrimonial diretamente associado à condição portuária, favorecida pelas características ambientais do sítio, que caracteriza a identidade da área que corresponde ao núcleo urbano inicial da capital pernambucana. O período de ocupação holandesa de 1630 a 1654, com o incêndio de Olinda em 1630 e estabelecimento dos holandeses em Recife, transformou a cidade na capital do Brasil holandês e reforçou sua vocação para a atividade portuária e comercial.

A ocupação da área que hoje corresponde a atual Ilha do Recife, se estenderá para os bairros de Santo Antônio e São José, na atual Ilha Antônio Vaz, exatamente a partir do protagonismo que a área assume durante o período de ocupação holandesa, e se desenvolverá, especialmente a partir daí.[3] A construção da primeira ponte de grande porte do Brasil, a hoje chamada Ponte Maurício de Nassau, construída durante a ocupação holandesa.

> Além do crescimento urbano, as pontes proporcionaram o aumento do fluxo do comércio das mais variadas atividades econômicas, entre a cidade e o campo, possibilitando um melhor acesso às plantações e vilas localizadas mais no interior e a ligação destas e os principais atracadouros para fazer o escoamento, levando a produção da colônia para a capital. Sendo assim, as pontes são elementos imprescindíveis nesse contexto geográfico. E a ponte Maurício de Nassau, construída na época da ocupação holandesa (1630-1654) sobre o rio Capibaribe, foi a primeira ligação a primeira ocupação denominada Recife à Ilha de Antônio Vaz (Freitas, 2019, p. 2).

Freitas (2019) chama atenção para o papel das pontes nessa paisagem recifense, lembrando como estas são cantadas e versadas em nossa poesia.[4] Também é preciso destacar que a ponte Maurício de Nassau hoje existente em concreto armado, obviamente, não é a mesma que foi construída pelos holandeses no período colonial, quando foi construída metade de rocha e madeira.[5]

2 A atual Ilha do Recife resulta de uma modificação na paisagem original do sítio. "O Istmo que ligava a península do Recife ao continente, na altura de Olinda, foi rompido no século XX, fazendo com que o Recife se configurasse exclusivamente em ilha" (Cabral, Pontual, 2011). Sobre este tema é possível consultar os arquivos da pesquisa "Istmo de Recife-Olinda: história, identidade e memória", desenvolvida no âmbito do Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (Pernambuco, Brasil) com financiamento do Fundo Pernambucano de Incentivo à Cultura – FUNCULTURA e com a participação das pesquisadoras Anna Elizabeth Lago, Flaviana Lira, Magna Milfont e Renata Cabral, sob a coordenação geral da profa. Virgínia Pontual. A pesquisa utilizou a cartografia histórica como fonte de pesquisa primordial (Pontual et al, 2007).
3 Sobre esse processo de ocupação inicial da ilha, sugerimos consultar Menezes,1988 e Menezes, 2015.
4 No blog "bairrodorecife.blogspot.com", criado para divulgar "pinceladas de história sobre o berço do Recife", é possível ver imagens históricas das várias pontes do Recife. Segundo este blog, a ponte Maurício de Nassau "É considerada a primeira ponte de grande porte do Brasil e a mais antiga da América Latina": https://bairrodorecife.blogspot.com/2014/01/ponte-mauricio-de-nassau_4353.html . Acesso em 07 de agosto de 2025.
5 Em Freitas (2019) é possível acompanhar as transformações sofridas pela ponte Maurício de Nassau ao

Figura 1 - "Portal-balanço" com a frase "Aqui nasce o Atlântico", localizada na Rua da Aurora. Foto: Natália Vieira, maio 2024.

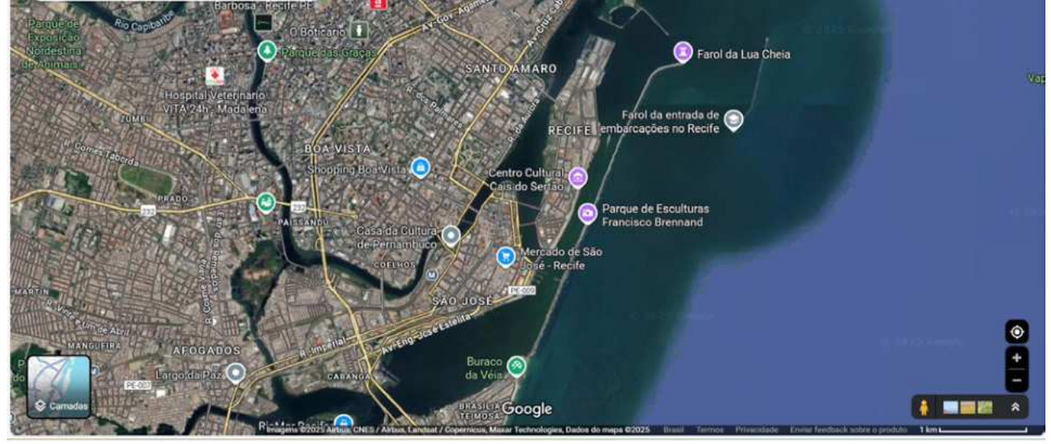
Assim, a paisagem que se caracteriza pela forte presença das águas, numa cidade cortada pelos rios Capibaribe, Beberibe e Tejipió e por numerosos canais, se cruza e se imbrica, desde sua origem, com o uso portuário e comercial.

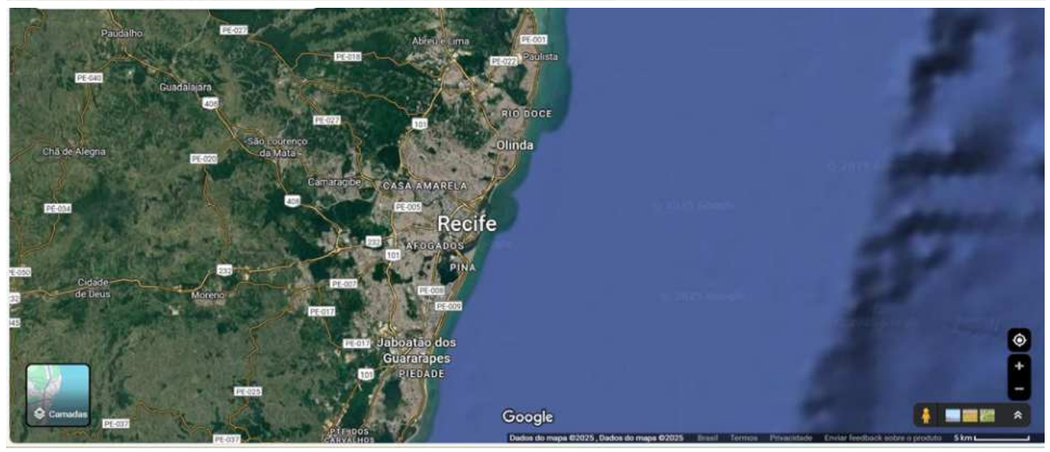
É importante destacar que, se por um lado, essa relação com as águas faz parte da identidade paisagística recifense, a atual condição de ilha, tanto da Ilha do Recife quanto da Ilha Antônio Vaz, que hoje compõem o núcleo central de Recife, é resultado de transformações ocorridas no decorrer do século XX. O antigo istmo, estreito e arenoso, que ligava Recife à Olinda e que possuiu um papel ativo no sistema de defesa e na atividade portuária que ajudou a desenvolver e interligar as cidades-irmãs, se rompeu no início do século XX (Cabral, Pontual, 2011).

> Sabe-se que, entre 1912 e 1915, cerca de sete ou nove anos depois do registro feito por Douglas Fox, o Istmo sofreu um rompimento pelas águas do mar, devido a alterações nas vagas marítimas. Tais alterações foram provocadas pela construção do molhe de Olinda, na altura da Fortaleza do Buraco (Cabral, Pontual, 2011, p. 5).

Já a Ilha Antônio Vaz, em sua configuração atual, é o resultado de aterramento do manguezal e união de várias ilhas menores. Hoje, a área central do Recife forma uma paisagem de excepcional beleza paisagística na relação entre rios, pontes, arrecifes e ambiente construído. A relação com as águas, associada ao orgulho de ser pernambucano e ao jeito espirituoso de ser, levou à construção de uma das máximas populares pernambucanas mais célebres: "do encontro do rio Capibaribe com o rio Beberibe, nasce o Oceano Atlântico". Máxima popular capturada, inclusive, por recente intervenção urbana "instagramável" bem característica da contemporaneidade, com a criação do "portal-balanço" com a frase "Aqui nasce o Atlântico", localizada na Rua da Aurora.

longo do tempo pelo viés da cultura técnica. A autora dará ênfase neste artigo ao período que denomina "Modernidade Concreta", com os ideais de modernidade e o desenvolvimento no Brasil da técnica do concreto armado.



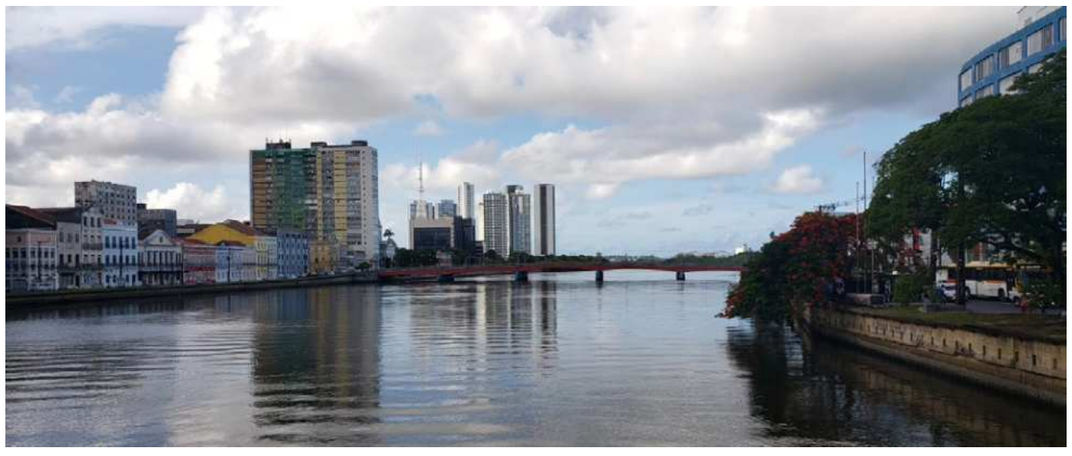


Seu patrimônio construído abriga muitas camadas (Pontual, 2001), como a de cidade colonial e barroca (Menezes, 1988; Menezes, 2015), camadas de cidade resultante do período da reforma urbana no Bairro do Recife (Lubambo, 1991), nas primeiras décadas do século XX, com um conjunto eclético de destaque, camadas de resistência da cultura negra impregnada na construção da cidade (Guillen, 2023; Bernardes, 2013) e camadas resultantes de projetos de transformações modernizadoras que trouxeram para a área central também um significativo patrimônio moderno (Naslavsky, 2012; Moreira, 1999).

Assim, o Bairro do Recife, em conjunto com os bairros de Santo Antônio e São José, tiveram papel central no desenvolvimento da cidade até o início do século XX. O processo de modernização vivido a partir dos anos 1950 e a criação do Complexo Industrial Portuário de Suape, nos anos 1972 (com início de funcionamento em 1982), foram fatores decisivos para o esvaziamento e consequente degradação dessa área central. No site do Porto do Recife, é possível verificar todo esse processo de transformação do Porto do Recife por meio de uma "Linha do tempo", que coloca os principais momentos dessa história (SUAPE, [20--]). Esse processo de transformação na área portuária, tem consequência sobre a vários equipamentos em operação no Bairro do Recife, a exemplo da estrutura industrial da fábrica de moagem de grãos chamada Moinho Recife. O Moinho Recife foi fundado em dezembro de 1914 (inaugurado em dezembro de 1919) e operou até 2009, quando suas atividades também foram transferidas para o Complexo de Suape.[6]

6 Fonte: https://jornaldigital.recife.br/2025/03/27/moinho-do-recife-o-gigante-da-moagem-que-virou-referencia-em-retrofit/ Acesso em: 07 de agosto de 2025.

Figura 2 - Conformação atual da área central do Recife com as duas ilhas: do Recife, que abriga o Bairro do Recife e de Antônio Vaz, que abriga os bairros de Santo Antônio e São José.Figura 3 - Mancha de ocupação urbana do Recife mostrando sua situação de conurbação com os municípios vizinhos Olinda, ao norte, Jaboatão dos Guararapes, ao Sul e Camaragibe, a oeste. Fonte: Google maps, acesso em 08 de agosto de 2025.



Figuras 4 e 5 - Vistas de Trechos diferentes da Rua da Aurora, já no continente, a partir da Ilha Antônio Vaz, nas margens do Rio Capibaribe. Fotos: Natália Vieira, 20/09/22 e 22/05/22.
Figura 6 - Vista a partir da Ponte Duarte Coelho descortinando, ao fundo, a Ponte Princesa Isabel, a esquerda, a Rua da Aurora na porção continental e, à direita, as margens da Ilha Antônio Vaz, em trecho do bairro de Santo Antônio. Foto: Natália Vieira, 22/05/22.

Sobre os bairros de São José e Santo Antônio, é interessante destacar que é praticamente impossível falar de um sem falar do outro, já que os dois estão intimamente ligados, dividindo o espaço da atualmente denominada Ilha de Antônio Vaz e tendo sido separados enquanto bairros específicos, oficialmente, apenas a partir do século XIX.

Na divisa oficial entre os dois bairros encontra-se um equipamento público que merece um comentário particular: estamos falando do Mercado de São José. Este equipamento exerce a função de mercado desde a conclusão de sua construção, e a sua importância para a área resulta de uma combinação singular entre materialidade e imaterialidade. Ao mesmo tempo que estamos falando de uma arquitetura imponente e revolucionária para o momento de sua construção no Brasil, estamos também falando de um uso

Figura 7 - Vista do Marco Zero e de trechos da linha de armazéns portuários, destacada com uma seta, ao lado da Torre Malakof e em frente ao Museu Cais do Sertão que estava em construção, está a edificação industrial do antigo Moinho Recife que comentaremos mais a frente. Fotos: Natália Vieira, 21 de abril de 2017. Figura 8 - Vista de trecho de São José nas margens da bacia do Pina onde pode se observar que a linha de Armazéns portuários que se estendiam pelo Bairro do Recife chega até São José. Destacadas com setas estão as Igrejas de São José e Basílica da Penha que comentaremos mais a frente. Fotos: Natália Vieira, 11 de janeiro de 2019.

cotidiano e que está absolutamente ligado à alma do bairro de São José: a atividade comercial (Vieira-de-Araújo, 2021). O comércio atrai uma diversidade de pessoas dos mais diversos bairros da cidade, tendo importante papel na manutenção da centralidade da área, apesar do perverso processo de expansão urbana e esvaziamento do uso residencial da área central ao longo do século XX; a área ainda é reconhecida pela população como “A Cidade”, como muito bem ressalta Isabela Dutra em seu trabalho sobre a significância cultural do bairro de São José, tratando mais especificamente do trecho urbano que abarca o Mercado de São José (Dutra, 2018).

No mapa apresentado a seguir, desenvolvido pela Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural (DPPC-Recife) e editado por nós, destacamos a localização do

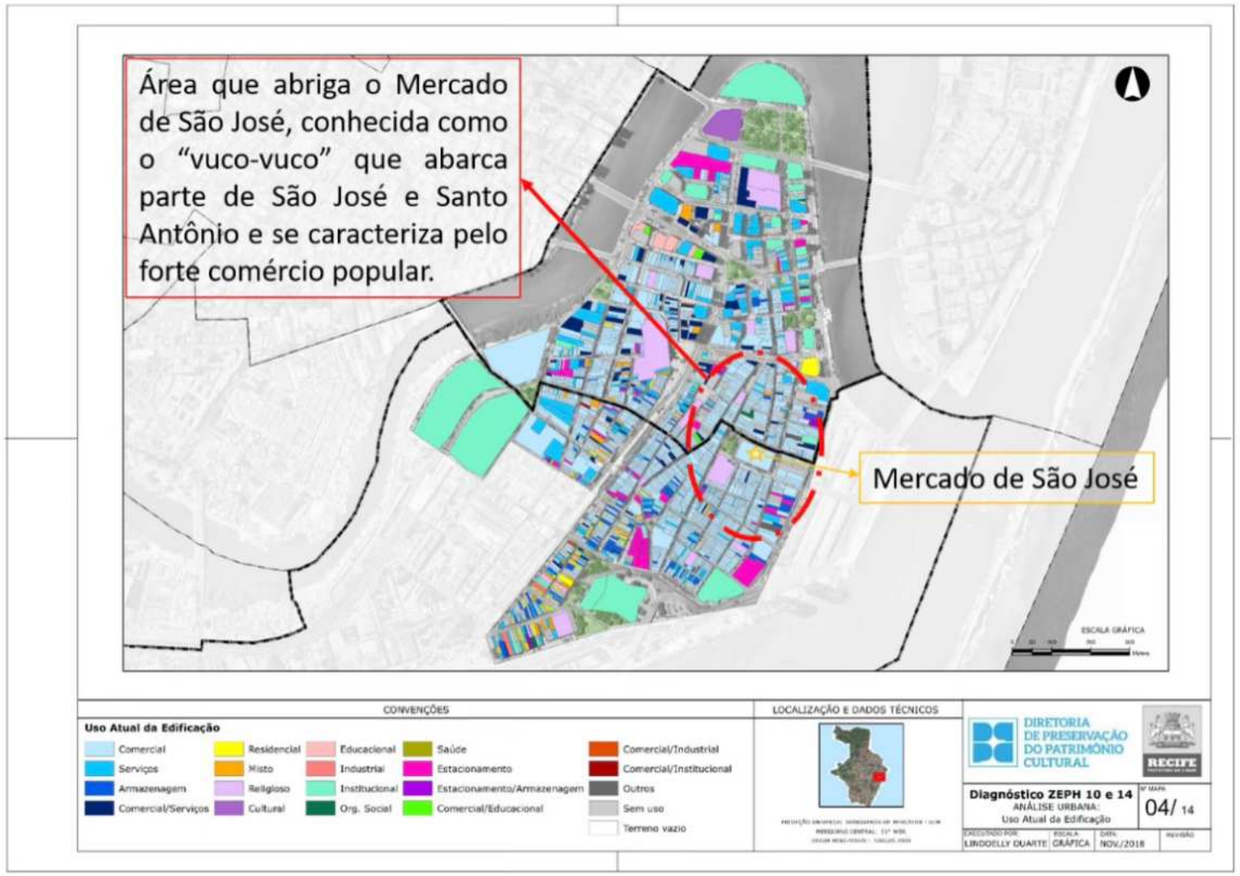


Figura 9 - Mapa construído com base em levantamento de dados de 2017 apresentado no Diagnóstico Propositivo para as ZEPHs, desenvolvido pela DPPC-Recife. Fonte: DPPC, 2019, p. 142, editado pela autora.

Mercado de São José no exato limite entre os bairros, lembrando que nesse mapa aparece apenas parte da região geográfica que corresponde ao Bairro de São José. Aqui também podemos perceber a predominância esmagadora dos tons de azul, que representam os usos de comercio, serviço, armazenagem e comércio/serviço. Em artigo desenvolvido anteriormente, especificamente debruçado sobre o Mercado de São José e sua relação com o bairro que lhe empresta o nome, ressaltamos as dificuldades e desafios da área em consequência da ausência significativa na área do uso residencial:

> Entretanto, é preciso ressaltar que esse comércio popular pulsante é, ao mesmo tempo, virtude e ruína, protetor e algoz para o bairro de São José. É o seu "canto de passarinho" que o faz belo, desejável e atrativo, mas que leva ao seu aprisionamento em gaiolas para que cante para distração de seu carcereiro, que faz com que sua estrutura arquitetônica sofra cotidianamente com a descaracterização e adequação às necessidades funcionais sem considerar os valores patrimoniais do conjunto urbano (Vieira-de-Araújo, 2021, p. 206).

Ao longo do século XX, o bairro de São José, bem como seu vizinho Santo Antônio, serão palco de grandes intervenções modernizadoras que alteram significativamente sua estrutura urbana e arquitetônica, entre as quais seguramente se destaca a abertura da Avenida Dantas Barreto, iniciada na década de 40, rasgando a ilha de norte a sul, deixando um rastro de demolição do tecido preexistente e fraturando algumas permanências.[7] Pontual, Milfont e Piccolo (2007), ao apresentar o intenso

7 Sobre as reformas urbanas modernizadoras do "urbanismo demolidor" sofridas pela Ilha de Antônio Vaz

Figuras 10 e 11 - Roda capoeira em frente ao Mercado de São José e Noite dos Tambores Silenciosos no pátio do Terço. Fonte: Isabela Dutra, 2018; Marina Corrêa 2018.

debate urbanístico do Recife desde finais do século XIX e especialmente durante a primeira metade do século XX em busca de um "Recife moderno", ressaltam que a ideia de construção de um eixo norte-sul cortando transversalmente os bairros de Santo Antônio e São José (atual Av. Dantas Barreto) já está presente desde os planos desenvolvidos ainda na década de 20, apesar de sua execução ser iniciada apenas ao final da década de 40, chegando inclusive a ser questionada na década de 60 por conta das mudanças em curso no pensamento urbanístico e concluída na década de 70, já completamente "fora do lugar" e em contradição com as reflexões daquele momento. Esse processo de transformação física é acompanhado também por um processo de transformação funcional, marcado especialmente pelo esvaziamento do uso residencial na área central do Recife.[8]

É bom lembrar também o forte papel exercido pelos festejos populares na identidade do bairro de São José, com suas procissões, festas religiosas e agremiações de Carnaval. São José se constituía como local-sede de um significativo número de clubes carnavalescos, como o Clube das Pás Douradas (1888), o Clube Vassourinhas (1889), o Clube Misto Bola de Ouro (1915), o Bloco Misto Batutas de São José (1932) e o Clube de Máscaras do Galo da Madrugada (1978), entre vários outros. Infelizmente, hoje, várias sedes não se encontram mais inseridas no Bairro, muitas vezes tendo se

ao longo do século XX, temos uma vasta e detalhada bibliografia, entre as quais destacamos: Piccolo e Pontual,2008; Reynaldo, 2017; Outtes, 1991; Pontual, Milfont e Piccolo, 2007; e Moreira, 1999.

8 Sobre o bairro de São José e as narrativas sobre sua descaracterização (será? em que medida? a quem serve essa narrativa? Quais as permanências?) e esvaziamento sugerimos a leitura do livro organizado por pesquisadoras no Laboratório de Urbanismo e Patrimônio Cultural da UFPE reunindo uma série de pesquisas sobre o bairro que permitem um olhar, mas plural sobre este: "São José, olhares e vozes em confronto. Um bairro patrimônio cultural do Recife" (Pontual, Cabral, Pereira e Lira, 2021).

Figuras 12 e 13 - Pátio do Livramento e Pátio de São Pedro, vestígios do traçado urbano barroco no bairro de Santo Antônio. Foto: Julyana Alecrim, 2023.

deslocado para o subúrbio da cidade. A Igreja de Nossa Senhora do Terço com o Pátio do Terço e a casa de Badia[9] destacam-se pelo seu papel na religiosidade e cultura afro-pernambucana. Desde 1968, este pátio abriga a cerimônia sagrada e profana da Noite dos Tambores Silenciosos.[10]

Outra marca forte do conjunto urbano desses dois bairros[11], dessa vez resultante do longo período de influência portuguesa, corresponde ao fato de a área ser fortemente marcada pelos edifícios religiosos e seus pátios, seguindo uma lógica barroca de estruturação do espaço urbano. As anotações para aulas e desenhos do professor

9 A Casa de Badia possui tombamento estadual. Em site sobre a memória da escravidão em Pernambuco é possível acessar um resumo sobre a importância do Pátio do Terço e da Casa de Badia para a cultura negra: “Localiza-se ainda no Pátio do Terço a casa e terreiro da ialorixá Maria de Lourdes da Silva, conhecida como Badia, uma das principais figuras do xangô de Recife e sucessora das famosas Tias do Terço, Sinhá e Yayá, filhas de Tia Eugênia, uma das mais antigas ialorixás do Recife. Costureira, Badia foi considerada grande foliã e responsável por colaborar com várias agremiações carnavalescas. Com o falecimento de Badia, no ano de 1991, a casa se tornou a residência de seus familiares. Também conhecido como Espaço Badia.” Disponível em: https://memoriaescravidaope.wordpress.com/tag/patio-do-terco/ Acesso em 30 de julho de 2025.

10 Fonte: ANDRADE, Maria do Carmo. Noite dos Tambores Silenciosos. Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaesco-lar/index.php?option=com_content&id=198. Acesso em: 20/04/2020. Consultar também: CUNHA, Maximiliano W. C. da. O som dos Tambores Silenciosos: Performance e Diáspora Africana nos Maracatus Nação de Pernambuco. Tese de doutorado defendida no Programa de Pós-graduação em Antropologia Cultural – UFPE, 2009.

11 Sobre São José e Santo Antônio sugerimos ainda a leitura de duas dissertações de mestrado orientadas pela autora: Borges, 2023 e Araújo, 2024.

José Clewton do Nascimento, da UFRN (desenvolvidos ao longo do mês de abril de 2020 no que o autor chamou de Diário da Quarentena), destacam essa característica, que permanece marcada até hoje, apesar das grandes transformações sofridas pela área (ver Figuras 11 e 12). Especialmente ao tratar do Pátio de São Pedro, Nascimento (2020) analisa de forma clara e contundente as características dessa conformação:

> Hoje registro um dos espaços mais significativos da morfologia espacial da capital pernambucana, referente ao período colonial: o pátio de São Pedro. A força do desenho desse espaço urbano está em sua configuração como um “espaço fechado”, que vai sendo descoberto aos poucos no percurso: de uma sensação de estreitamento, marcada pela configuração das vias que dão acesso ao pátio, ao chegar neste, tem-se uma experiência de “explosão”, ampliação do espaço, para dar notabilidade ao templo, um belo exemplar da arquitetura religiosa pernambucana, marcado pela verticalidade. Do lado direito do desenho, registro a presença dos equipamentos que abrigam o comércio popular / informal, tão característico da área.

Os bairros do Recife, Santo Antônio e São José e o reconhecimento enquanto patrimônio cultural: onde entra o patrimônio portuário, ferroviário e industrial?

Como é comum acontecer, os momentos de tensão modernizadora correspondem também àqueles onde ser desenvolve uma reflexão crítica em torno das questões preservacionistas. Assim, as modernizações ocorridas entre os anos 50 e 70, levaram a discussão que culminou com a elaboração do primeiro plano de preservação do Recife. Assim, a legislação para a preservação patrimonial no Recife tem como marco inicial importante a elaboração do Plano de Preservação de Sítios Históricos do Recife (PPSH-Recife – Lei no 13.957, de 1979) pela Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (Fidem). Na verdade, ele nasce como um desdobramento do Plano de Preservação de Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife (PPSH/RMR), publicado em 1978.

É a partir desse momento que serão criadas as atuais ZEPHs, nesse momento chamadas apenas de Zonas de Preservação (ZPs).28 Os anos 1980 vão, então, inaugurar as primeiras ações (planos e regulamentações) que visam à requalificação da área e seu reconhecimento enquanto patrimônio cultural.

> Posteriormente, essa determinação foi absorvida pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) no 14.511/83, sendo as ZPs renomeadas como Zonas Especiais de Preservação (ZEP). Em 1996, a nova LUOS (lei no 16.176/96) alterou a denominação da Zona Especial de Preservação (ZEP) para Zona Especial de Preservação do Patrimônio Cultural (ZEPH). As ZEPH passaram a incorporar o termo “cultural”, que permite atribuir a esses sítios históricos valores provenientes da dimensão imaterial e natural, incluindo a paisagem (DPPC, 2019, p. 5, grifos da autora).

O bairro de São José compõe, junto com o bairro de Santo Antônio, Bairro do Recife e parte do bairro da Boa Vista, o núcleo central mais antigo de formação da cidade do Recife, sendo que os dois primeiros estão delimitados, pela legislação de preservação municipal, enquanto Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural 10 (ZEPH 10 - Lei no 16.176/96). Além disso, nesta área central temos uma grande concentração de imóveis tombados individualmente pelo IPHAN.

Figura 14 - Em vermelho, a poligonal de tombamento federal do Bairro do Recife; em amarelo, a linha dos Armazéns 7 a 14. Fonte: Google Earth, editado por Clara Patrício (2017).

Em São José, por exemplo, temos um bem arquitetônico cultural, o Mercado de São José (Gomes, 1979; Gomes, 1985), reconhecido nacionalmente por seus valores enquanto monumento de destaque, exemplar marcante da “arquitetura do ferro” no Brasil, tombado desde 1973 em nível federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e registrado no Livro do Tombo de Belas Artes.

Será apenas no final da década de 1990 que o Bairro do Recife alcançará a condição de sítio histórico tombado pelo IPHAN. No processo de implementação do Plano de Revitalização do Bairro do Recife dos anos 90, que comentaremos a seguir, é realizado todo um esforço para o alcance desse reconhecimento nacional que significará a possibilidade, depois concretizada, do Bairro do Recife ser uma das áreas de atuação do Programa MONUMENTA-BID. Parte do Bairro do Recife é tombado a nível federal pela Portaria nº 263 em 23 de julho de 1998 (IPHAN, [20--]). Entretanto, chama atenção o fato de que o reconhecimento da área não engloba sua característica linha de armazéns portuários e nem a frente de água que o compõe (Figura 13). Obviamente que o valor dos armazéns portuários não se encontra em sua excepcionalidade ou característica arquitetônica particular e sim enquanto parte constituinte da paisagem portuária do bairro e sua ambiência geral.

Apesar desse reconhecimento relativamente recente, o Bairro do Recife já era reconhecido como ZEPH pelo município e correspondente a ZEPH-09. Com a institucionalização do Plano de Revitalização, através da Lei 16.290/97, foram estabelecidos três setores para o bairro com parâmetros urbanísticos diferentes para cada um: o Setor de Consolidação Urbana (SCU), o Setor de Intervenção Controlada (SIC) e o Setor de Renovação (SR).

O Istmo de Olinda e Recife também é reconhecido por seu valor patrimonial, apesar de não contemplar toda a sua complexidade:

> O Istmo de Olinda e Recife era uma faixa de terra que ligava o porto do Recife à vila de Olinda, na Capitania de Pernambuco. No século XX, ele foi reconhecido pelos organismos de salvaguarda do patrimônio cultural em duas dimensões de classificação - a cultural, mas apenas pela presença das ruínas do forte do Buraco, e a paisagística, devido às áreas naturais de mangues e alagados. A cartografia produzida desde o século XVII, contudo, o representava como importante lugar de defesa e de ligação, trazendo elementos para uma possível valoração histórica e mais alargada valoração cultural desse espaço. A própria permanência desse espaço na cartografia durante séculos pode ser visto como elemento significativo nessa valoração. A falta de fundamentos históricos sobre o lugar conferiu a ele um equivalente jurídico que não o protegeu em toda a sua significação (Cabral, Pontual, 2011).

No bairro de São José é preciso destacar o reconhecimento através do instrumento de “valoração do patrimônio ferroviário”, do valor patrimonial do Parque Ferroviário das Cinco Pontas. No mapa abaixo, observamos como a ZEPH 10 abarca apenas um pequeno trecho de São José, contíguo a Santo Antônio e que a área do Parque Ferroviário das 5 Pontas permanece fora dela (área em amarelo), mas será objeto de valoração do patrimônio ferroviário.

> Além de estar situado no entorno imediato de 16 Monumentos Nacionais preservados pelo Iphan, o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas é ainda um precioso documento sobre a memória ferroviária de Pernambuco e do Brasil, e um bem de enorme valor para a história de Recife. O pátio foi implantado sobre zona de aterramento contígua ao antigo Aterro dos Afogados, realizado no século 17 por iniciativa dos holandeses para ligar o Forte das Cinco Pontas, Monumento Nacional desde 1938, e o Forte do Príncipe Guilherme (demolido no início do século 19). Essa área aberta compunha um sofisticado sistema defensivo de mar, rios e canais, demarcando também a entrada por terra da região produtora de açúcar. Além disso, ao longo do pátio, sobre o aterro dos Afogados, encontra-se o traçado da primeira linha férrea de Pernambuco, segunda do Brasil, que visava ligar o Recife ao rio São Francisco (Santos, Lage, 2021).

É importante lembrar que houve uma tentativa frustrada de tombamento federal dessa área do Cais Estelita e do Pátio Ferroviário das 5 Pontas, mas esta foi arquivada pelo IPHAN na reunião do Conselho Consultivo de 06 de maio de 2016 (Santos, Lage, 2021). Santos e Lage (2021) apresentam detalhadamente os valores patrimoniais da área que justificaram o pedido de tombamento:

> A chegada da ferrovia ao Porto do Recife estabelece uma conexão indissociável e fundamental entre a área do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas/Cais José Estelita, o Porto e o conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico do Bairro do Recife, tombado pelo Iphan em 1998, assim como entre os sistemas de transporte ferroviário e naval que contribuíram para a transformação e configuração de uma das paisagens mais significativas da cidade.

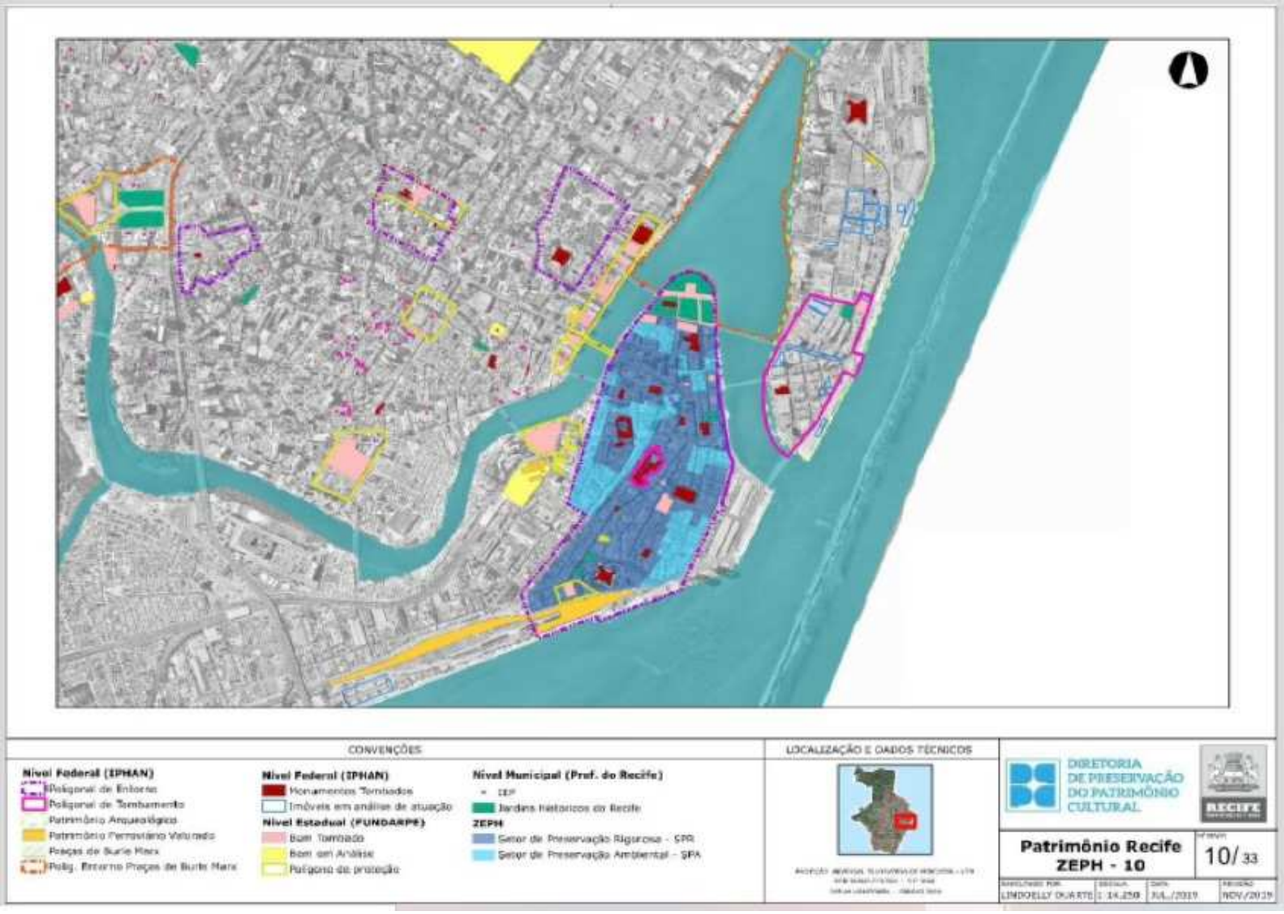


Figura 15 - Mapa apresentando a sobreposição de legislações preservacionistas na área da ZEPH 10, construído e apresentado no Diagnóstico Propositivo para as ZEPHs, desenvolvido pela DPPC-Recife. Fonte: DPPC, 2019.

> Portanto, e é importante assinalar, o que motivou o pedido de tombamento foi o valor cultural do bem em questão, seu reconhecido conteúdo histórico, artístico, arqueológico de legítima e reconhecida expressão cultural. Se a preservação destes valores e seus suportes implicaria na revisão de qualquer empreendimento destinado a ocupar a área e sua vizinhança, a finalidade do pedido de abertura de processo de tombamento certamente não é impedir a verticalização de uma área atendendo aos anseios da população (mesmo que tenha ido ao seu encontro...), ou fazer do Iphan árbitro de questões urbanos se substituindo à municipalidade, como foi alegado. Consideramos que, de fato, trata-se aqui: de ampliar a área de tombamento e de entorno do Forte das Cinco Pontas; de confirmar que a ampla abertura em conexão com o mar é elemento que compõe o bem tombado, essencial para seu entendimento; e de reiterar que a relação entre o forte e o pátio ferroviário é de extrema relevância, definindo um valor histórico que também é o valor de conjunto. Ou seja: não há como dissociar o Pátio das Cinco Pontas do Forte das Cinco Pontas (Santos, Lage, 2021).

Por fim, como vimos no item anterior, o Bairro do Recife também abriga antigas estruturas industriais como o Moinho Recife que, apesar de estar inserido em um conjunto protegido, sendo, portanto, objeto de proteção enquanto conjunto, também não possui nenhum reconhecimento formal específico.

Assim, observamos, a grande dificuldade de reconhecimento do valor patrimonial do chamado patrimônio industrial, portuário e ferroviário apesar deste estar tão intimamente ligado à identidade de constituição desta área central de Recife. Ressalte-se ainda que se trata de uma área bastante marcada pelo reconhecimento de seu patrimônio barroco colonial e eclético da virada do século XIX para o XX. Quais as consequências de tais delimitações? Esses vestígios portuários, industriais e ferroviários não são mesmo importantes para a paisagem recifense?

Entre reconhecimentos e apagamentos: uma queda de braço entre gigantes econômicos e gigantes culturais

Os reconhecimentos de valores enquanto patrimônio cultural, destacados no item anterior, têm dado conta da preservação de uma área tão sensível, com uma paisagem singular e onde é possível se identificar uma relação de forte apropriação cultural e popular com o espaço, sem se perder de seus atributos mais característicos, em suas dimensões materiais e imateriais?

Aqui, propomos um olhar panorâmico em voo de pássaro, destacando a forma como alguns empreendimentos têm sido mobilizados pela imprensa e pela própria estratégia de marketing de seus empreendedores, para visualizarmos o que tem acontecido com o patrimônio portuário, ferroviário e industrial das ilhas do Recife e Antônio Vaz. O que nos comunica a sequência de empreendimentos: Píer Maurício de Nassau e Píer Duarte Coelho (construídas entre 2005 e 2009); Moinho Recife (parte inaugurada em 2022 e parte ainda em fase de finalização); complexo que inclui o Novotel, a Marina e o Recife Expo Center (Centro de Convenções do Recife), inaugurados em 2024; e Projeto Novo Recife, atualmente referido como Novo Cais (as primeiras torres inauguradas já estavam construídas no início de 2024).

O voo de pássaro proposto baseia-se, e remeterá, a trabalhos que vem sendo desenvolvidos pela autora do presente artigo e seus orientandos de iniciação científica, trabalho final de graduação, mestrado e doutorado e também por outros pesquisadores, onde pode-se observar a análise aprofundada de vários destes projetos. Aqui, nosso objetivo é mesmo a visão panorâmica de conjunto através de imagens dos projetos inseridos na paisagem das Ilhas do Recife e Ilha de Antônio Vaz e a atenção aos termos e palavras mobilizados pelos empreendimentos em suas peças de publicidade.[12]

Será o Plano de Revitalização do Bairro do Recife, na década de 1990, que inaugurará uma nova etapa e direcionamento para as intervenções na área, buscando o objetivo simultâneo da preservação aliada à sua exploração econômica (Lacerda, 2007; Vieira, 2007). Será que as questões preservacionistas têm tido o mesmo peso que os números envolvidos nas contas da exploração econômica? Como tem sido a relação entre “gigantes econômicos” e “gigantes culturais”? Em especial, ao lidar com o patrimônio ferroviário, portuário e industrial estamos lidando com grandes áreas inseridas na malha urbana, em desuso e ainda com sérias dificuldades de reconhecimento de seu valor patrimonial, como ficou muito claro no item anterior. Essa combinação parece vir sendo a receita perfeita para que gigantescas torres e grandes empreendimentos venham conseguindo ofuscar a identidade cultural de nossa área central. Onde está nossa riqueza? Quais gigantes queremos perpetuar em Recife? Esse alerta já vem sendo dado por várias pesquisas (Vieira-de-Araújo, 2021, p. 206):

> No século XXI, as grandes transformações urbanísticas do século XX serão substituídas por uma pressão que, dessa vez, se concentrará muito mais sobre a estrutura arquitetônica, porém com consequências

12 No âmbito do Grupo de Pesquisa do CNPq: Patrimônio Cultural-Teoria, Projeto de Ensino que está abrigado pelo Laboratório de Urbanismo de Patrimônio Cultural da UFPE (LUP-UFPE).

Figuras 16 e 17 - A "Torres Gêmeas" se impondo na paisagem histórica da área central recifense, esquerda, em vista para a Igreja São Pedro dos Clérigos, em Santo Antônio, e, à direita, em vista para o Mercado de São José no bairro homônimo. Fonte: Julyana Alecrim, 2023 e Isabela Dutra, 2018.

sérias para o conjunto urbano, em mais uma tentativa de higienização da área central, sob uma nova perspectiva. Nesse contexto de espetacularização do espaço urbano, três grandes projetos chamam atenção: as chamadas "Torres Gêmeas", oficialmente Edifícios Píer Maurício de Nassau e Píer Duarte Coelho, que, construídas após um longo embate sobre a sua legalidade dentro dessa estrutura urbana patrimonial, rompem com a escala do bairro de São José e passam a competir na paisagem com o conjunto urbano do bairro (VERAS, 2017); o megaprojeto imobiliário proposto para o Cais José Estelita, atualmente aprovado e com primeiros edifícios em construção a partir de 2020, apesar do movimento fortíssimo e de repercussão internacional que se constituiu em prol da preservação da área objeto de intervenção: o Ocupe Estelita (VIEIRA, 2019); e, por fim, o projeto Porto Novo, cuja segunda fase — apenas com início anunciado — está diretamente ligada às intenções de requalificação da área de entorno e do próprio Mercado de São José.

O perímetro da legislação de proteção federal que não abarca os armazéns do Porto e ZEPH municipal que não alcança a borda d'água em Santo Antônio e São José trouxeram consequências graves para o tratamento da área enquanto conjunto de valor patrimonial. A implantação das popularmente chamadas "torres gêmeas pernambucanas" é resultado de um desses lapsos de legislação, nesse caso no bairro vizinho, o bairro de São José, e demonstra as graves consequências para a leitura da paisagem de uma área histórica (Lapa, 2011).

Na figura 07, anteriormente apresentada, fica clara a grande fratura na escala da área central que as duas torres provocam. As torres das igrejas que costumavam marcar a paisagem são esmagadas por essas duas gigantes torres que valorizam a vista para a água, se voltam de costas para a área central e não promovem nenhuma relação com a área de entorno onde se inserem.[13] Interessante observar o nome escolhido para os edifícios que buscam inspiração na história de formação de Olinda e Recife. Ironia? O fato é que elas agora se intrometem em vários ângulos da paisagem de marcos históricos dos bairros de Santo Antônio e São José.

Apesar da linha dos armazéns portuários ficar de fora da delimitação de tombamento nacional, observa-se uma preocupação para com a preservação dessa identidade portuária quando se estabelece o Núcleo Técnico de Operação Urbana (NTOU), no âmbito da Secretaria Estadual de Planejamento e Gestão do Governo do Estado de Pernambuco, para o desenvolvimento de um plano de intervenção para esses, com o lançamento em 2012 do Projeto Porto Novo. No artigo desenvolvido por Vieira-de-Araújo, Souto Maior e Araújo (2025) é possível observar uma análise detalhada sobre o destino de tais Armazéns e sobre as diferenças entre as propostas iniciais do NTOU e o que de fato será realizado.

> O projeto previa uma revitalização desde o Armazém 7, no Bairro do Recife, até o edifício Pescado Silveira, no bairro de São José, ao longo da linha d´água dessa área central. Para os Armazéns 7, 10 e 11, foram contratados escritórios de arquitetura específicos para o desenvolvimento dos projetos, que deveriam seguir os princípios gerais estabelecidos pelo plano geral desenvolvido pelo NTOU.[14] Já os Armazéns 9, 12, 13 e 14 tiveram projeto arquitetônico totalmente desenvolvido pela própria equipe do NTOU, composta por um corpo técnico multidisciplinar e chegaram a ser registrados e aprovados nos órgãos licenciadores locais: "[...] o NTOU redesenhou a área portuária não-operacional com o objetivo de abrigar *um complexo de turismo, cultura e lazer, de escala metropolitana, a ser executado pela iniciativa pública e com uso cedido a particulares*, nos termos da lei. [...] O objetivo do NTOU foi estabelecer *diretrizes de desenho urbano, ressaltando a oferta qualitativa de espaços públicos, e desenvolver uma intervenção sobre a paisagem, considerando o contexto pré-existente* (Brandão; Borba; Carvalho, 2012, p. 110-112 *apud* Brandão, 2012, p. 110, grifos nossos)" (Vieira-de-Araújo, Souto Maior, Araújo, 2025, p. 369-370).

13 Sobre o impacto destas na paisagem recifense e sobre o papel desta paisagem para a cidade, sugerimos a leitura da belíssima tese desenvolvida pela professora Lúcia Veras, premiada no Capes Tese 2015 e publicada como livro em 2017: Paisagem Postal: Paisagem-postal: a imagem e a palavra na compreensão de um Recife urbano. Um resumo didático dela está disponível na vídeo-aula: https://www.bing.com/videos/riverview/relatedvideo?&q=Paisagem+Postal+l%c3%bacia+vera&&mid=2475895A4500B3A4B-8D52475895A4500B3A4B8D5&&FORM=VRDGAR Acesso em 20 de julho de 2025.

14 O Armazém 7 foi projetado para abrigar o Terminal Marítimo de Passageiros, com projeto desenvolvido pelo escritório local Andrade & Raposo Arquitetos. Como Brendle e Vieira (2012) identificam no artigo "Cais do Sertão Luiz Gonzaga no Porto Novo do Recife: destruição travestida em ação de conservação", o Armazém 10 foi demolido para dar lugar ao Museu Cais do Sertão projetado pelo escritório paulista Brasil Arquitetura, apesar de haver uma lacuna urbana adjacente ao Armazém, o Pátio do Moinho, que poderia abrigar a nova edificação. No caso do Armazém 11, o arquiteto Carlos Augusto Lira foi o responsável pelo projeto, onde foi instalado o Centro de Artesanato de Pernambuco (Vieira-de-Araújo, Souto Maior, Araújo, 2025, p. 369-370).

No caso do Bairro do Recife, desde a revitalização proposta nos anos 90, apesar das críticas que se pode fazer ao modelo geral, chama atenção a tentativa de enfrentamento de um dos principais desafios para o alcance do equilíbrio nas chamadas parcerias público *x* privadas (Vieira, 2007). No projeto voltado aos Armazéns do Porto, o investimento na criação de um corpo técnico que faria o planejamento geral da área como norte da atuação dos investidores privados com vistas ao tratamento adequado do patrimônio cultural da região e à atenção para com a população local, deveria garantir a permanência das rédeas da situação com o poder público (Brandão, 2012). Porém, não será exatamente isso que ocorrerá.

> Entretanto, apesar da elaboração desses projetos pelo NTOU, no decorrer do processo de implementação do projeto maior, decidiu-se pela elaboração de um edital de licitação para a exploração dos armazéns, segundo o qual as empresas vencedoras do processo licitatório poderiam reelaborar seus próprios projetos. A justificativa para tal decisão se baseou na defesa de que assim seria possível um planejamento mais adequado às atividades que seriam realizadas em cada edificação. Com isso, abriu-se espaço para intervenções que passaram a ter, em muitos pontos, uma maior atenção aos aspectos relacionados à melhor exploração econômica dos imóveis do que aos critérios de intervenção na preexistência desenvolvidos pelo NTOU[15], colocando, assim, a preservação do patrimônio em segundo plano (Mendonça, 2014). Ressaltamos ainda que não deveria ser necessário escolher entre a preservação do patrimônio e sua exploração econômica, ambas as coisas devem caminhar de forma conjunta e complementar. Esse permanece sendo o nosso desafio (Vieira-de-Araújo, Souto Maior, Araújo, 2025, p. 369-370).

Em entrevista realizada por e-mail, em 2018, com o coordenador do projeto no NTOU, Zeca Brandão nos explica a razão da troca dos projetos arquitetônicos:

> Quando estávamos elaborando o edital de licitação, onde a primeira parte do projeto - waterfront Bairro do Recife - seria bancado pelo poder público e alugado para o setor privado, apareceu um grupo privado interessado em bancar as obras referentes aos armazéns, desde que pudesse fazer os seus próprios projetos arquitetônicos. Apesar de ter sido veemente contra essa opção, o governo viu nessa proposta mais vantagens do que desvantagens (Brandão, 2018).

O depoimento acima reforça nosso entendimento de que o que deveria ser uma “parceria” entre público e privado, acabou se tornando mais um exemplo onde o poder público abriu mão de sua função de planejador e cedeu à pressão da inciativa privada. Nessa esteira, o Projeto Porto Novo atravessa a ponte e chega a São José, apesar de muitas vezes não se referir sequer ao nome desse bairro. A manchete abaixo já anunciava, em 2020, os investimentos para essa área de borda d’água contígua às já instaladas “torres gêmeas”.

15 Para análise do “caráter arquitetural das intervenções realizadas nos armazéns do Porto do Recife, que fizeram parte do Projeto Porto Novo, e sua relação com o contexto urbano onde estão inseridos” consultar o trabalho desenvolvido pela autora em parceria com uma orientanda de iniciação científica e uma orientanda de trabalho final de graduação (Vieira-de- Araújo, Souto Maior, Araújo, 2025). Nessa pesquisa, foram consultadas plantas e perspectivas divulgadas pelo NTOU e dos projetos executivos disponibilizados pela Secretaria-Executiva de Controle Urbano (SECON) – tanto os desenvolvidos pelo NTOU, como os que foram de fato executados – para que fosse possível estabelecer uma análise comparativa, observando as características e divergências entre as propostas iniciais e os projetos executados. Sobre o projeto específico do Cais do Sertão, consultar Brendle e Vieira (2012).

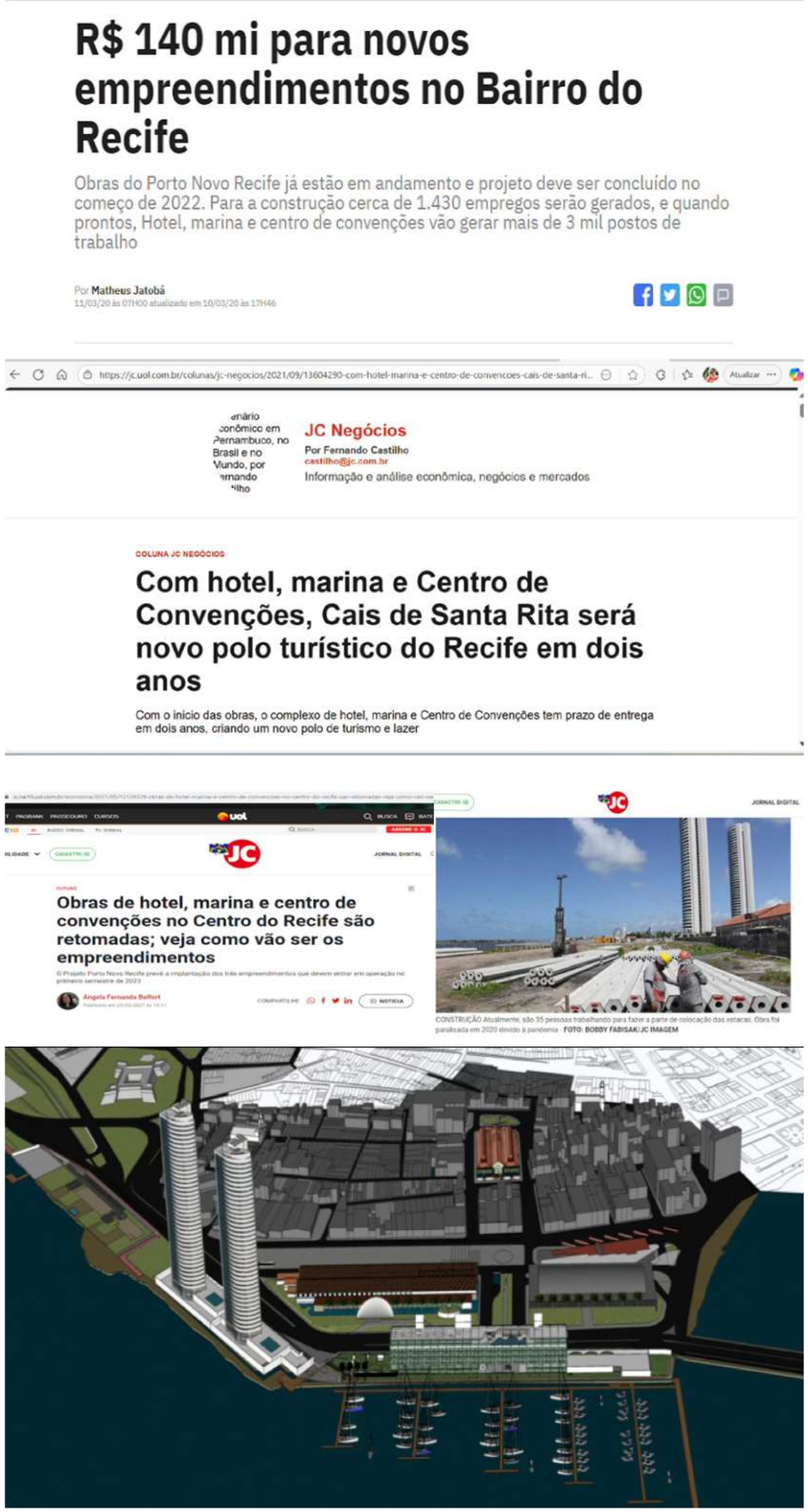


Figura 18 - Manchete anunciando obras que seriam localizadas em São José, apesar de se referir no texto ao Bairro do Recife. Fonte: Folha de Pernambuco, 11 de março de 2020. Disponível em: https://www.folhape.com.br/economia/r-140-mi-para-novos-empreendimentos-no-bairro-do-recife/133029/. Figura 19 - Manchete anunciando o futuro “novo pólo turístico do Recife”. Fonte: Jornal do Comércio, 21 de setembro de 2021. Disponível em: https://jc.uol.com.br/colunas/jc-negocios/2021/09/13604290-com-hotel-marina-e-centro-de-convencoes-cais-de-santa-rita-sera-novo-polo-turistico-do-recife-em-dois-anos.html. Figuras 20 e 21 - Manchete anunciando a retomada das obras que que haviam sido paralisadas no contexto da pandemia de Covid 19 e fotografia da obra com as “torres gêmeas” ao fundo. Fonte: https://jc.uol.com.br/economia/2021/05/12128329-obras-de-hotel-marina-e-centro-de-convencoes-no-centro-do-recife-sao-retomadas-veja-como-vao-ser-os-empreendimentos.html. Figura 22 - Maquete eletrônica de divulgação do complexo multiuso com hotel, marina e centro de convenções. Observe que, na massa do tecido de São José, foram apenas destacados o Mercado de São José (bem ao centro) e o Forte da 5 Pontas (à esquerda). Fonte: Diario de Pernambuco, 10 de março de 2020. Disponível em: https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/economia/2020/03/investimento-de-r-140-mi-e-geracao-de-emprego-em-complexo-multiuso.html Acesso em 10 de fevereiro de 2024.

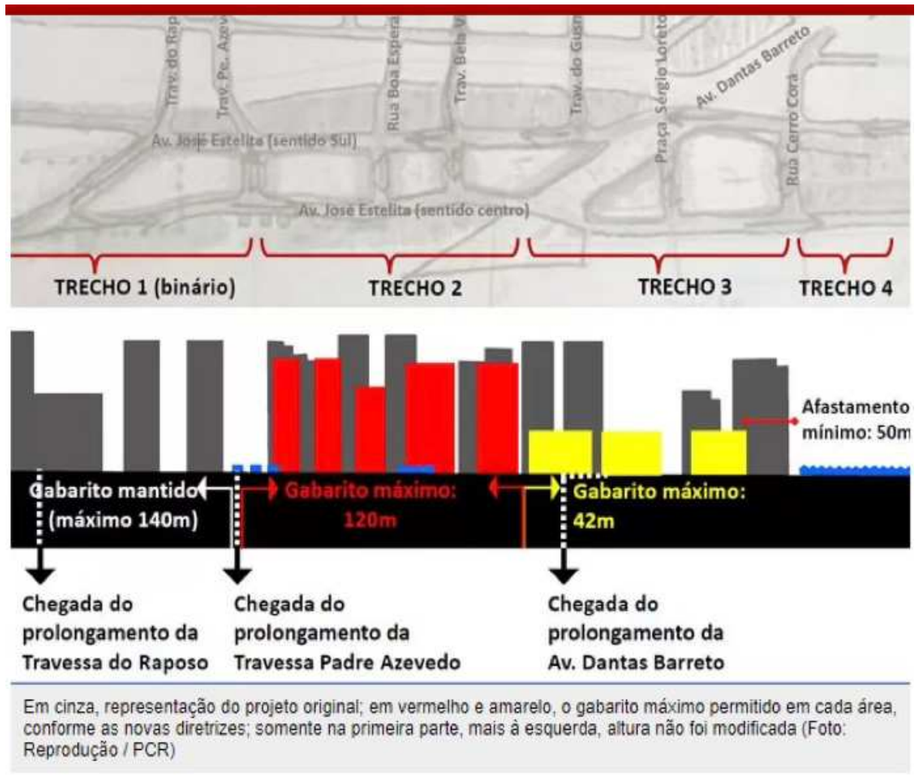


Figura 23 - Divulgação das "diretrizes para o redesenho do projeto novo recife". Fonte: G1, 10 de setembro de 2014. Disponível em: http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/09/prefeitura-divulga-diretrizes-para-redesenho-do-projeto-novo-recife.html Acesso em 10 de fevereiro de 2024.

A maquete ilustrativa de divulgação do complexo: marina, hotel e centro de convenções mostra uma profunda relação com as torres vizinhas e, reparem, com o Mercado São José (sobre essa relação consultar Vieira-de-Araújo, 2021 e Vieira-de-Araújo, Natário Neto, Araújo, 2019). É possível observar ainda na maquete a referência ao Forte da 5 pontas, que comentaremos mais adiante.[16]

É preciso ainda lembrar que, antes do início das obras desse complexo hotel-marina-centro de convenções, foi aprovado o megaempreendimento imobiliário para o Cais José Estelita, que se autodenomina "Novo Recife", e já estava em pleno processo de construção desde o final de 2020 (figuras 26, 27 e 28). Apesar da enorme luta de um movimento potente como o Ocupe Estelita[17], os ganhos não foram suficientes para preservar as especificidades da área. Infelizmente, apesar dos alertas e reflexões, como as desenvolvidas por Veras (2017) a partir da fratura que foi a construção das "torres gêmeas sobre a importância material e imaterial dessa paisagem sensível do Recife, e dos movimentos de resistência, o projeto Novo Recife foi aprovado em 22 de dezembro de 2015.

16 Consultar vídeo disponível em Hotel-marina e centro de convenções começam a ser construídos em armazéns do Porto do Recife | Pernambuco | G1 . Acesso em 05 de agosto de 2025.

17 Sobre o Estelita já possuímos um arquivo enorme e belo de matérias jornalísticas, artigos, teses, dissertações, vídeos, etc, que analisam em profundidade o processo do Ocupe Estelita e da aprovação deste megaempreendimento. Em 16/11/2014, o Ocupe Estelita recebeu a visita ilustre de David Harvey, ciceroneado pela professora Suely Leal, quando deu um depoimento emocionado: "Eu escrevo sobre Direito à Cidade, vocês o praticam" (https://youtu.be/DxW-lnT8XHk). Apenas alguns exemplos de matérias e artigos: https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.167/5193 ; https://www.select.art.br/o-que-ha-por-tras-do-ocupe-estelita ; https://marcozero.org/tese-de-doutorado-fortalece-tombamento-do-estelita/?fbclid=IwAR1UfNwAyekflmOKYIhtZsvRWGLPpyepjsmYE3C1ZYjpQi78DY8EsE_E7aU ; https://marcozero.org/a-prefeitura-e-a-politica-do-quanto-mais-escondido-melhor/

Acima, vemos a imagem veiculada ao público para apresentação das diretrizes para o projeto após a revisão conduzida pela Prefeitura durante o segundo semestre de 2014, em resposta à pressão popular. Observa-se que a escala do empreendimento era ainda maior na proposta inicial, mas que a mudança continua sendo esmagadora para a escala tradicional do bairro, o que fica muito claro ao se observar na imagem, em azul, no canto direito do esquema gráfico, a quase imperceptível, linha de armazéns teoricamente preservados.

Se passarmos às imagens de publicidade do empreendimento, mais uma vez chama atenção a "valorização" do que está sendo "preservado" e a valorização da paisagem a partir dos empreendimentos. O vídeo de divulgação de onde foram capturadas as imagens abaixo valorizam a "vista permanente" e destacam a "revitalização dos galpões preservados" (figura 25). Podemos observar como tais galpões permanecem na paisagem quando olhamos o círculo vermelho por nós inserido na figura 23 para vermos onde se encontram, ao lado do viaduto das 5 Pontas e entre "torres gêmeas" e o Novo Recife. No mesmo vídeo de divulgação temos frases como: "A aurora de um Recife novo chegou"; "[...] conectado à beleza clássica do centro histórico da cidade"; "um novo tempo chegou: um Recife novo".

Esse megaempreendimento foi aprovado junto com alguns compromissos de contrapartida preservacionista como: a derrubada do Viaduto das Cinco Pontas, reestabelecendo o protagonismo do Forte das 5 Pontas; a recuperação dos Armazéns junto ao viaduto; a realização de um parque linear na área valorada pelo Iphan do Parque Ferroviário das Cinco Pontas. Vejamos como andam as prioridades. Nas imagens abaixo, vemos em momentos diferentes como está andando a construção das torres e em que situação se encontram os Armazéns que deveriam (devem?) ser preservados.

Figura 24 - Divulgação do empreendimento "Mirante do Cais", parte do projeto "Novo Recife". Fonte: Moura Dubeux editado pela autora. Disponível em: https://ofertas.mouradubeux.com.br/mirante-do-cais?utm_source=Google-Search&utm_term=MirantedoCais-Search-LP&gclid=Cj0KCQjwyZmEBhCpARIsALIZmnlZ_E4gHqA_iTiJp1vYevQ7WWx-ePFT2FOQweFtxPvx4-Z8PPn9URIaAknsEALw_wcB Acesso em 20 de julho de 2025. Figura 25 e 26 - Divulgação do empreendimento "Mirante do Cais", parte do projeto "Novo Recife". Fonte: Moura Dubeux. Disponível em: https://ofertas.mouradubeux.com.br/mirante-do-cais?utm_source=Google-Search&utm_term=MirantedoCais-Search-LP&gclid=Cj0KCQjwyZmEBhCpARIsALIZmnlZ_E4gHqA_iTiJp1vYevQ7WWx-ePFT2FOQweFtxPvx4-Z8PPn9URIaAknsEALw_wcB Acesso em 20 de julho de 2025.

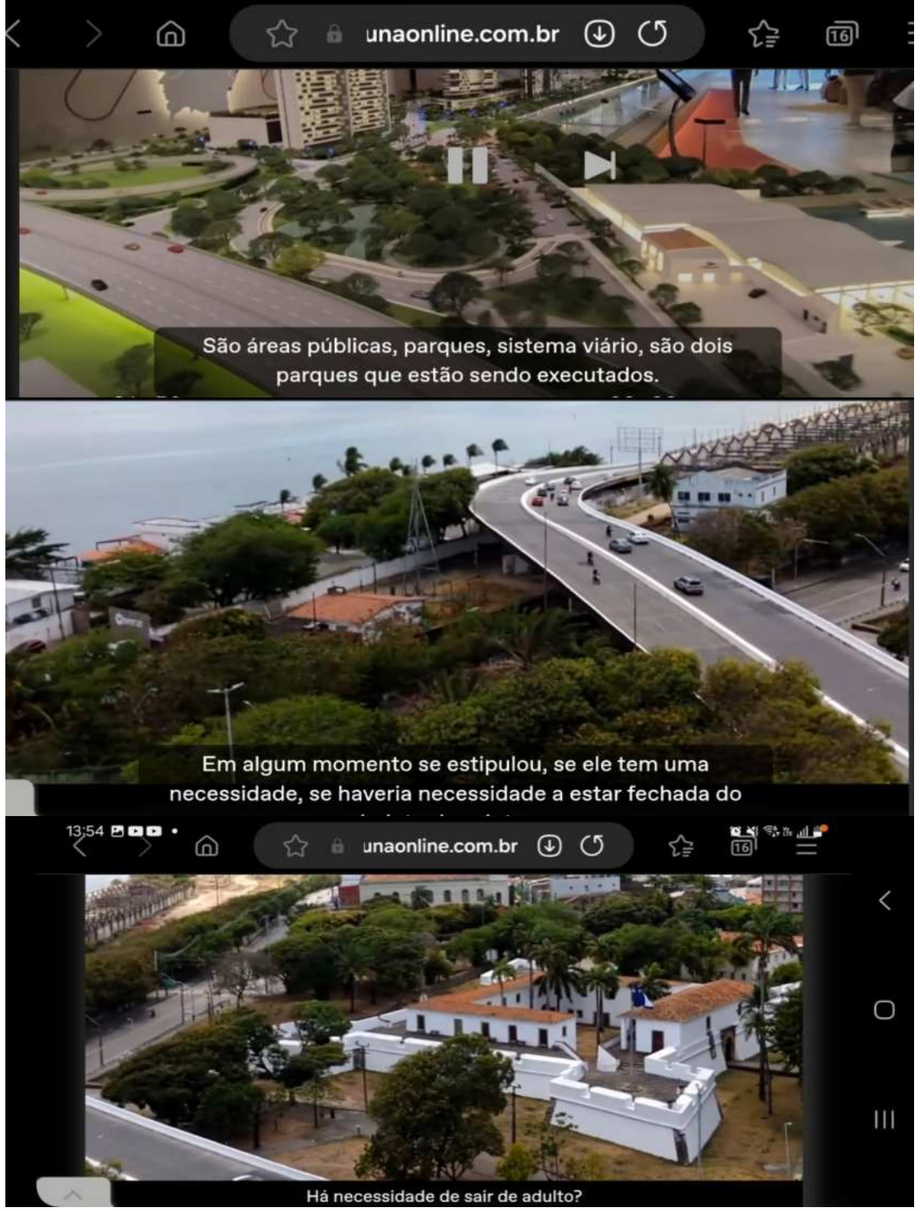
Figuras 27 e 28 - Vista da primeira torre em construção e trecho dos Armazéns sem qualquer vestígio de requalificação. Fotos: Natália Vieira, dezembro de 2020. Figuras 29 e 30 - Vista das três primeiras torres em construção já perceptíveis de vários ângulos. Fotos: Natália Vieira, abril de 2021. Figuras 31, 32, 33 e 34 - Vista das três primeiras torres finalizadas e Armazéns sem qualquer sinal de intervenção. Fotos: Natália Vieira, maio de 2024.

Figuras 35 e 36 -Vista das três primeiras torres finalizadas e Armazéns sem qualquer sinal de intervenção. Fotos: Natália Vieira, julho de 2025. Figura 37 -Luxuosa maquete do empreendimento exposta no Shopping Rio Mar a partir de maio de 2025. Fotos: Natália Vieira, junho de 2025. Figura 38 - Luxuosa maquete do empreendimento exposta no Shopping Rio Mar a partir de maio de 2025. Fotos: Natália Vieira, junho de 2025.

Assim, o "horizonte vertical obsceno", "fora de contexto e fora de cena" identificado por Veras (2017) vai se concretizando. Na maquete exposta, o Parque Ferroviário, as áreas verdes e a requalificação dos Armazéns são "valorizados". Na execução, as prioridades são bem claras. Faz-se referência à maquete como o "parque Estelita". O tapume das novas torres, que serão as próximas a serem construídas, agora refletem grandes letreiros com as palavras "ressignificar", "revitalizar" (figura 31)[18]. E assim seguimos observando a captura dos discursos preservacionistas para a concretização de empreendimentos que se pautam pelo contraste e pela apologia ao "novo". No programa da TV Tribuna "O melhor do Nordeste", edição do dia 03/05/2025, foi veiculada a coletiva de imprensa para apresentação do Parque Estelita e do Parque da Memória Ferroviária, realizado em parceria com o Iphan para a área valorada do Parque Ferroviário das Cinco Pontas.[19] As imagens chocam porque vemos a supremacia das

18 Caminhada realizada a convite do grupo Jane's Walker, núcleo Recife, sob a coordenação das professoras Lívia Nóbrega e Vera Freire, com a participação da presente autora e da professora Iana Ludermir. A caminhada, aberta ao público e divulgada nas redes sociais, seguiu do Cais Estelita até a praça da República com paradas estratégicas discutindo a questão proposta pelas coordenadoras: todo espaço livre é público?

19 Vale destacar o esforço hercúleo de técnicos do Iphan-PE na busca e construção de acordos que garantam a execução do Parque da Memória Ferroviária que, por ser área valorada pelo Iphan, sobreviveu ao megaempreendimento. No momento em que estávamos fechando o presente artigo, tivemos notícia que seria realizado, nos dias 11 e 12 de agosto de 2025, um evento, para convidados, em formato similar a um workshop, para discussão dos usos a serem inseridos no Armazéns que devem ser requalificados. Entendemos o quanto técnicos do campo da preservação inseridos tanto no Iphan quanto na Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural, ou seja, nos níveis federal e municipal, têm lutado para garantir que algo seja de usufruto da população em geral. As prioridades dos empreendedores, entretanto, ficam claras no processo de execução. Também procuramos contribuir com essa discussão, a pedido do IPHAN-PE, com a construção de um parecer técnico (VERAS, Lúcia; VIEIRA, Natália; PEREIRA, Júlia. *Contribuições à construção de diretrizes para implantação do Parque da Memória Ferroviária das Cinco Pontas.* Parecer Técnico. Universidade Federal de Pernambuco, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2024).



Figuras 39, 40 e 41 - Imagens capturadas do programa da TV Tribuna "O melhor do Nordeste", edição do dia 10/05/2025, coletiva de imprensa para lançamento do Parque Estelita e do Parque da Memória Ferroviária. Fonte: https://tribunaonline.com.br/o-melhor-no-nordeste?home=pernambuco , programa de 10/05/25, a partir do minuto 20:35.

torres gigantes sobre os parques que são utilizados para legitimar o empreendimento.

No programa, a contrapartida esperada da demolição do Viaduto Forte das Cinco Pontas já começa a ser veiculada como um caso a ser "estudado". O CEO da Moura Dubeux, Diego Villar, informa que "a Prefeitura vai decidir o que é melhor para a cidade" e que o empreendimento executará o que ficar decidido. Levanta ainda possíveis cenários que podem ser a confirmação da demolição ou a decisão de investimento desse recurso em algo "que seja mais necessário para a cidade." O vice-prefeito do Recife, Victor Marques, complementa informando que o caso está sendo estudado por especialistas de mobilidade urbana e que a demolição só será realizada "com muita segurança do ponto de vista viário". Ressalta ainda o desejo de "abrir essa janela", mas que isso só será feito se não impactar na mobilidade. A figura 39 mostra bem a relação entre o viaduto e os Armazéns "preservados", bem como a situação atual destes últimos. Prepara-se o caminho para desfazer acordos anteriores que eram pautados por preocupações com a paisagem histórica do Recife e ainda com o discurso do "investimento" em algo "mais necessário". Aguardemos.

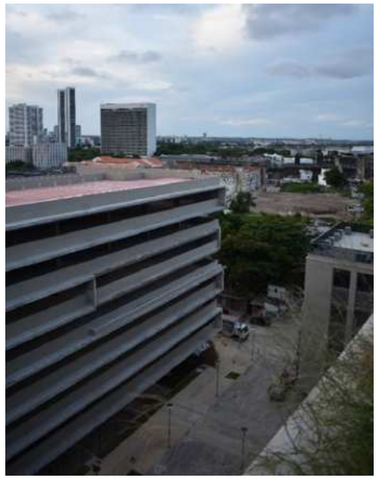
Figuras 42, 43 e 44 - Imagens capturadas do programa da conta pública do Instagram da Moura Dubeux com a campanha publicitária sobre o empreendimento. Fonte: @mouradubeux_oficial.

E a apologia ao "novo" segue fortalecida, ainda trazendo explícito a sua dissociação da área central e "velha" do Recife. A frase publicitária que constrói a narrativa de construção de um novo bairro é contundente e poderíamos desenvolver todo este artigo a partir dela: "Entre a zona norte e o centro do Recife, nasce um novo bairro: o Novo Cais". O que precisa ser objeto de reflexão é: a quem atende esse discurso? Qual a percentagem da população pernambucana vai poder usufruir deste "novo bairro" e desta "vista permanente"? 87 mil metros quadrados de parque público no jardim de torres milionárias com apartamentos de mais de 200 metros quadrados.

Para finalizar esse voo de pássaro panorâmico, retornemos mais uma vez para o Bairro do Recife na Ilha do Recife e observemos o "retrofit" do Moinho Recife atualmente em curso. Para este caso, sugerimos a consulta a Vieira (2023) cujas reflexões levam à seguinte conclusão:

> [...] ficou evidente o caráter de continuidade que a intervenção no antigo Moinho Recife tem em relação às dinâmicas que se desenrolaram no Bairro do Recife há 30 anos. Mesmo partindo de um retrofit, o modo que o empreendimento se desenvolve contribui para a continuidade de um processo de elitização, legitimando e induzindo à construção de novas espacialidades que podem inclusive contribuir para a desvalorização do estoque construído antigo do bairro. A construção do complexo multiuso exerce influência ainda sobre a Comunidade do Pilar, reduto habitacional existente no bairro, mantendo o tratamento segregado que essa população recebe desde a década de 90. Adequando-se e usufruindo da influência do Porto Digital, o novo funcionamento do bairro que se inicia a partir do lançamento do Moinho Recife Business & Life parece perpetuar os mesmos padrões estabelecidos anos antes (Vieira, 2023).

Aqui apresentaremos apenas algumas imagens produzidas por Rebeca Vieira e outras pela presente autora para seguirmos no nosso voo panorâmico.



Figuras 45, 46, 47 e 48 - Fotografias do Moinho Recife com destaque para a estrutura industrial dos silos e edifício de estacionamento contíguo a esse. Fonte: Rebeca Vieira, 2023. Figuras 49 e 50 - Fotografias do Moinho Recife com destaque para a estrutura industrial dos silos e edifício de estacionamento contíguo a esse. Fonte: Rebeca Vieira, 2023 e Natália Vieira, 2024.

O projeto do empreendimento *Moinho Recife Business and Life* traz a inovação do reuso de silos industriais para o uso habitacional, algo ousado e aliado à intenção de explorar nosso estoque construído patrimonial industrial que pode ser assinalado como seu ponto positivo. Porém, junto com esse reuso vem um adensamento construtivo e um mix de usos voltados mais uma vez a um público bastante exclusivo. Isso tudo ao lado da área mais socialmente frágil do bairro que abriga a maior parte de seus atuais residentes: a Comunidade do Pilar.

A figura 45 mostra a Rua Bernardo Vieira de Melo, que separa o Moinho da área ocupada por esta comunidade. A figura 48 mostra a vista, a partir de um dos rasgos em processo de construção nos silos para inserção de unidade habitacional, que descortina o conjunto residencial construído na Comunidade do Pilar e a área que ainda aguarda requalificação. Na imagem da figura 49, em fotografia retirada a partir da laje onde se localiza o restaurante “Moendo na Laje” olhando para o edifício garagem construído para o novo complexo, no círculo em vermelho destacado vê-se a escala das residências da comunidade de baixa renda que se limita com a entrada do edifício garagem na Rua do Moinho. Sobre o espaço e a atenção que tem sido dada à Comunidade do Pilar ao longo dos últimos 30 anos e as contradições com outras intervenções, sugerimos consultar Jordão (2017) e Jordão e Vieira-de-Araújo (2025).

Gigante por sua própria natureza? O “novo” e a captura de discursos da preservação

Não seria a área central do Recife já gigante, em termos de patrimônio cultural e paisagem antes das intervenções panoramicamente apresentadas aqui? Nessa queda de braço entre gigantes culturais e torres e empreendimentos gigantescos (em escala) que visam a exploração econômica e turística, alheia a maior parte da população recifense, esse quadro nos parece demonstrar, com pesar, que a luta não tem sido equilibrada.

Essa luta desigual está também associada ao quanto a apologia do “Novo” faz eco em nossa sociedade pernambucana e brasileira: o novo Recife, o novo Cais, um novo bairro, o Novotel, etc. Apesar disso, todas essas novidades buscam respaldo e tiram proveito da vista, da proximidade com o “clássico centro histórico” e se apresentam como propostas de “ressignificação”.

Além das pesquisas desenvolvidas no âmbito do Laboratório de Urbanismo e Patrimônio Cultural focadas nos aspectos históricos e patrimoniais, algumas aqui referenciadas, é preciso destacar e relacioná-las às pesquisas desenvolvidas pelo Grupo de Pesquisas em Mercado Imobiliário e Fundiário, também da UFPE. Estas últimas demonstram, numericamente, por um lado, o quanto o mercado imobiliário já está totalmente atraído para a área central e, por outro lado, quais as consequências para o estoque construído antigo da convivência com essas novas torres, em termos de valorização imobiliária. Ou seja, o “efeito multiplicador” de que tanto se fala em termos de “revitalização” da área, significa a permanência ou o estímulo à substituição progressiva desse estoque antigo?

> Ao reconhecer uma condição de tensão entre o tecido urbano consolidado e as novas espacialidades residenciais, produzidas pelo mercado sobretudo a partir da década de 2010 (Bernardino, 2018), deu-se continuidade ao levantamento de projetos em fase de licenciamento e recentemente aprovados. No sentido de compreender como a área central recifense, preterida enquanto localização residencial durante ciclos imobiliários precedentes, viria a participar da dinâmica habitacional da cidade, foram analisadas as características dos empreendimentos e as suas estratégias de mercado.
>
> [...] A produção de inovações imobiliárias residenciais, capaz de criar novas demandas e expectativas de consumo, fundamenta os processos de promoção da obsolescência funcional, simbólica e programada de imóveis e de tecidos urbanos mais antigos, os quais passam a ocupar posições diferentes no sistema hierárquico de valorização de tipologias e de localizações residenciais (Bernardino, 2023, p. 49-50).

Aproveitemos, enquanto é possível, a fruição da paisagem registrada na imagem abaixo, onde já podemos perceber o forte impacto do “horizonte vertical obsceno” (Veras, 2017). Infelizmente, nessa imagem, podemos “ligar os pontos” para ver quais gigantes se sobressairão nessa paisagem.

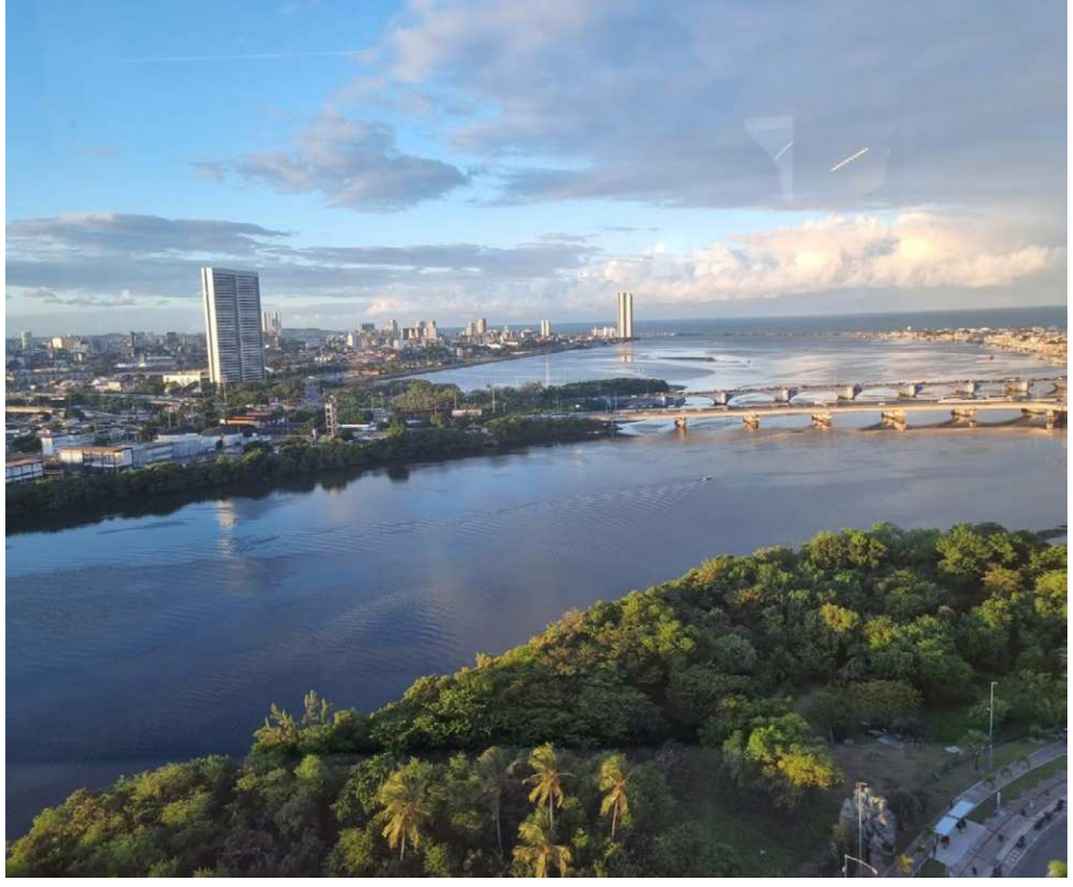


Figura 51 - Vista a partir do Shopping Rio Mar. Fonte: Flávio Vieira, 2025.

E, já que estamos falamos de patrimônio cultural e da cidade das águas e do mangue, talvez a melhor forma de terminar seja mobilizando Chico Science e sua leitura sobre a cidade. Os desejos são de todos, os atendidos são apenas alguns poucos.

[...]
E a cidade se apresenta centro das ambições
Para mendigos ou ricos e outras armações
Coletivos, automóveis, motos e metrôs
Trabalhadores, patrões, policiais, camelôs
A cidade não para
A cidade só cresce
O de cima sobe
E o de baixo desce
A cidade não para
A cidade só cresce
O de cima sobe
E o de baixo desce
[...]
A Cidade, Chico Science

Referências

ARAÚJO, Laryssa Soares de. Dos significados do cotidiano à gestão da conservação: uma imersão para Santo Antônio, Recife-PE. *Dissertação (Mestrad***o**), Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2024. 257f.: il.

BERNARDES, Denis, 1947-2012. *Recife, o caranguejo e o viaduto* / Denis Bernardes. 2a. ed. Recife : Ed. Universitária da UFPE, 2013. 194 p. : il. – (Coleção Nordestina).

BERNARDINO, Iana. Inovações imobiliárias residenciais ressignificando áreas centrais brasileiras. *Bitácora Urbano Territorial,* 33(III), 2023. https://doi.org/10.15446/bitacora.v33n3.109570 p. 45-58.

BORGES, Julyana Alecrim. A construção da ideia de Elementos Veiculadores da Significância Cultural: Uma abordagem metodológica sensível para a conservação aplicada aos Bairros de Santo Antônio e São José, Recife. *Dissertação (Mestrado***)** – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2023.

BRANDÃO, Zeca. Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007 - 2010. Recife: Cepe, 2012.

BRANDÃO, Zeca. *Depoimento realizado à autora via email.* Recife, 2018.

BRASIL. *Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.* Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm. Acesso em: 11 jul. 2021.

BRENDLE, Betânia; VIEIRA, Natália Miranda. Cais do Sertão Luiz Gonzaga no Porto Novo do Recife. Destruição travestida em ação de conservação. *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n. 150.03, **Vitruvius**, nov. 2012 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.150/4460>.

CABRAL, Renata; PONTUAL, Virgínia. Transformações do território e representações cartográficas: o istmo de Olinda e Recife. In: *Anais IV Simpósio Luso-brasileiro de cartografia histórica.* Porto: IV Simpósio Luso-brasileiro de cartografia histórica, 2011.

Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural. Prefeitura da Cidade do Recife. *Diagnóstico Propositivo para as Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Cultural (ZEPP).* Recife: DPPC, 2019. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1vbwEzCA730sp5bhl-pfXDKGlhaLkZoI-M/view. Acesso em: 25/03/2020.

DUTRA, Isabela Duarte. (Re)significando São José: a construção da Declaração de Significância Cultural, Integridade e Autenticidade. *Trabalho de Conclusão de Curso,* Curso de Arquitetura e Urbanismo, UFPE, 2018.

FREITAS, Maria Luiza Macedo Xavier de. Recife romântico dos crepúsculos das pontes: a ponte Maurício de Nassau pelo viés da cultura técnica. *Anais do 3º. Congresso Internacional da História da Construção Luso-brasileira.* Salvador: 3CIHCLB / NTPR / UFBA, 2019.

FUNDAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA [FIDEM] RECIFE. Região Metropolitana do Recife; *Plano de Preservação de Sítios Históricos [PPSH].* Recife, 1978.

GOMES, Geraldo. *Arquitetura do Ferro no Brasil.* São Paulo: Editora Nobel, 1985. 244 p.

GOMES, Geraldo. *O Mercado de São José.* Recife: mimeo, 1979.

GUILLEN, Isabel Cristina Martins (Org.). *Lugares de memória da escravidão e da cultura negra em Pernambuco.* Recife: CEPE, 2023. 300p. Disponível em: https://editora.cepe.com.br/livro/lugares-de-memoria-da-escravidao-e-da-cultura-negra-em-pernambuco

IPHAN. *Recife (PE).* Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional [Portal da Internet], [20--]. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/352/. Acesso em: 15 dez. 2022.

JORDÃO, Manoela. *Fora de Portas*: a comunidade do Pilar no planejamento urbano do Bairro do Recife. 2017. *Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo)* – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

JORDÃO, Manoela; VIEIRA-DE-ARAÚJO, Natália Miranda. O abismo entre as práticas preservacionistas e a garantia do direito à moradia digna: o emblemático caso da Comunidade do Pilar no bairro do Recife. In: Natália Miranda Vieira-de-Araújo. (Org.). *O campo preservacionista no Brasil: da teoria ao projeto.* 1aed.Recife: Editora UFPE, 2025, p. 469-507.

LACERDA, Norma. Intervenções no Bairro do Recife e no seu entorno: indagações sobre a sua legitimidade. *Sociedade e Estado,* Brasília, v. 22, n. 3, p. 621-646, set./dez. 2007.

LAPA, Tomás Albuquerque. *Grandes cidades constroem-se com edifícios grandes?* Recife: Editora da UFPE, 2011.

LUBAMBO, Cátia W. *O Bairro do Recife entre o Corpo Santo e o Marco Zero: a Reforma Urbana do início do século XX.* Recife: Cepe/Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1991.

MENDONÇA, Adriana. Grandes projetos urbanos e gestão pública: a renovação da área portuário do Recife. 2014. 179 f. *Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano)* – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

MENEZES, José Luiz Mota (Org.). *Atlas Histórico Cartográfico do Recife.* Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana. URB Prefeitura do Recife. Recife. 1988.

MENEZES, José Luiz Mota. *Mobilidade Urbana no Recife e Seus Arredores.* Recife: CEPE Editora, 2015.

MOREIRA, Fernando Diniz. A aventura do urbanismo moderno na Cidade do Recife, 1900-1965. In: Leme, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965.* São Paulo : Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

NASCIMENTO, José Clewton. Diário da Quarentena, anotações e desenhos para aulas. 2020. Disponível em: https://www.facebook.com/joseclewton.donascimento. Acesso em: 30/04/2020.

NASLAVSKY, Guilah. *Arquitetura Moderna no Recife, 1949-1972.* 1a. ed. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, 2012. 150p.

OUTTES, Joel. *O Recife pregado à cruz das grandes avenidas: contribuição à história do urbanismo (1927-1945).* Recife: Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, 1991.

PICCOLO, Rosane; PONTUAL, Virgínia. A demolição e a conservação das áreas centrais: planos, leis e transformações morfológicas no Recife, BR. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Univ. de Barcelona, 26-30/05/2008.

PONTUAL, Virgínia; CABRAL, Renata; PEREIRA, Juliana Melo; LIRA, Flaviana (Org.). *São José - Olhares e vozes em confronto: um bairro patrimônio cultural do Recife.* Recife: Companhia Editora de Pernambuco - CEPE, 2021.

PONTUAL, Virgínia; et al. Desafios à interface da interpretação com a conservação do Patrimônio Cultural: o caso do Istmo de Olinda e Recife, Brasil. Olinda: CECI, *Textos para Discussão,* Série 3 – Identificação do Patrimônio Cultural, 2007.

PONTUAL, Virgínia; MILFONT, Magna; PICCOLO, Rosane. O antigo e o moderno no Recife: as práticas e a construção de identidades urbanísticas. *Anais XII ENANPUR* – XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém: 2007.

PONTUAL, Virgínia. Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas**.** *Revista Brasileira de História,* São Paulo, v. 21, n. 42, pp. 417-434. 2001.

REYNALDO, Amélia. *As catedrais continuam brancas.* Recife: Cepe Editora. 2017.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia. Salvem Estelita! Patrimônio cultural do Brasil em risco. *Arquitextos,* São Paulo, ano 21, n. 248.04, Vitruvius, jan. 2021 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.248/8001>.

SUAPE. Conheça SUAPE. Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros [Portal da Internet], [20--]. Disponível em: https://www.suape. pe.gov.br/pt/news/mat.php?id=27. Acesso em: 15 dez. 2022.

VERAS, Lúcia Maria Siqueira Cavalcanti. *Paisagem-postal: a imagem e a palavra na compreensão de um Recife urbano.* Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017. 408p.

VIEIRA, Natália Miranda. *Gestão de sítios históricos: a transformação dos valores culturais e econômicos nas fases de formulação e implementação de programas de revitalização em áreas históricas.* Recife: Editora da UFPE, 2007.

VIEIRA-DE-ARAÚJO, Natália Miranda; NATÁRIO NETO, Claudionor da S.; ARAÚJO, Laryssa S. Refletindo sobre a Requalificação do Mercado Eufrásio Barbosa (Olinda) e do Mercado de São José (Recife): Turistificação nas práticas de preservação contemporâneas? *Anais do 3o Simpósio Científico do ICOMOS Brasil,* Belo Horizonte, 2019.

VIEIRA, Natália Miranda. O Cais José Estelita e a crônica de (mais) uma morte anunciada: Será esse o triste fim de um símbolo de resistência e luta pelo direito à cidade? 224.07 Recife, 19 mar. 2019, Minha Cidade – *Vitruvius.* Disponível em: https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/19.224/7307. Acesso em: 20/03/20.

VIEIRA-DE-ARAÚJO, Natália Miranda; SOUTO MAIOR, Gabriela ; ARAUJO, Clara P. S.. Intervindo sobre a preexistência: o projeto “Porto Novo” no Bairro do Recife e a distância entre plano e implementação. In: Natália Miranda Vieira-de-Araújo. (Org.). *O campo preservacionista no Brasil: da teoria ao projeto.* 1aed.Recife: Editora UFPE, 2025, p. 367-394.

VIEIRA-DE-ARAÙJO, Natália Miranda. Valores, significância, materialidade e imaterialidade: a relação (simbiótica) entre mercado e bairro de São José. In: Virginia Pontual; Renata Cabral; Juliana Melo Pereira; Flaviana Lira. (Org.). *São José - Olhares e vozes em confronto: um bairro patrimônio cultural do Recife***.** 1aed.Recife: Companhia Editora de Pernambuco - CEPE, 2021, p. 195-234.

VIEIRA, Rebeca Maria Cerqueira. Recife e o Moinho: uma análise do projeto Moinho Recife e sua relação com os planos de requalificação urbana do Bairro do *Recife. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo)* – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2023. 152 p.

Acervo: Manoela Rufinoni.

ISSN 2526-7310 PIXO n.34, v.9 inverno de 2025

ENTREVISTA – COM [O MAPA MENTAL DE] MARIA ELIZABETH SILVEIRA

INTERVIEW – WITH [THE MIND MAP OF] MARIA ELIZABETH SILVEIRA

Maria Elizabeth Silveira[1] e Daniela Vieira Goularte[2]

“Mas lembrança que eu tenho é isso [é só o que tem na cabeça da gente.”
Maria Elizabete Huckembeck Silveira, 2021.

O mapa mental que apoiou esta entrevista foi elaborado pela Srª Maria Elizabete, ex trabalhadora do antigo frigorífico Anglo, e compõe o acervo de dados da pesquisa *Memórias, ressignificações e percepções relacionadas ao patrimônio industrial compartilhado entre a cidade e a universidade: O lugar da UFPel no Porto de Pelotas, RS,* que foi parcialmente desenvolvida no contexto da pandemia.

Os instrumentos utilizados para coletar os dados referentes ao Período Industrial (a pesquisa possui outros dois períodos e utilizou outros instrumentos) foram: mapa mental, entrevista semi-estruturada, e foto/objeto-elicitação. Na época, foi sugerido que a participante comentasse algo sobre o mapa mental, a fim de complementar o desenho, e o resultado é a história que será apresentada a seguir.

Na história completa, a Srª Maria Elizabete conta diversos casos relacionados ao espaço da fábrica – faz referências aos seus familiares, também ex trabalhadores do Anglo – das rotinas de trabalho, das relações interpessoais, da produção e reprodução do espaço, do abandono, dos desejos e devires. Aqui será contada algumas partes dessa história, que valer-se-á de alguns verbetes do verbolário da caminhografia urbana (Rocha; Santos, 2024) para distrair a leitura.

“...quando a gente é nova não pensa que vai ter um passado né.”
Maria Elizabete Huckembeck Silveira, 2021.

Eu não entendo nada de desenho[3] (risos). Não sei se eu vou conseguir me localizar aqui no mapa, porque é tão pequeninho meu telefone. No caso aqui ó, não sei se dá pra ver [...] aqui onde diz Rua Tiradentes, mais aqui embaixo é a minha casa, a casa da minha mãe onde eu morava[4] quando trabalhava né. [...] daí daria uns 10 minutos, nem isso, acho que 5 minutos até a entrada do Anglo [...].

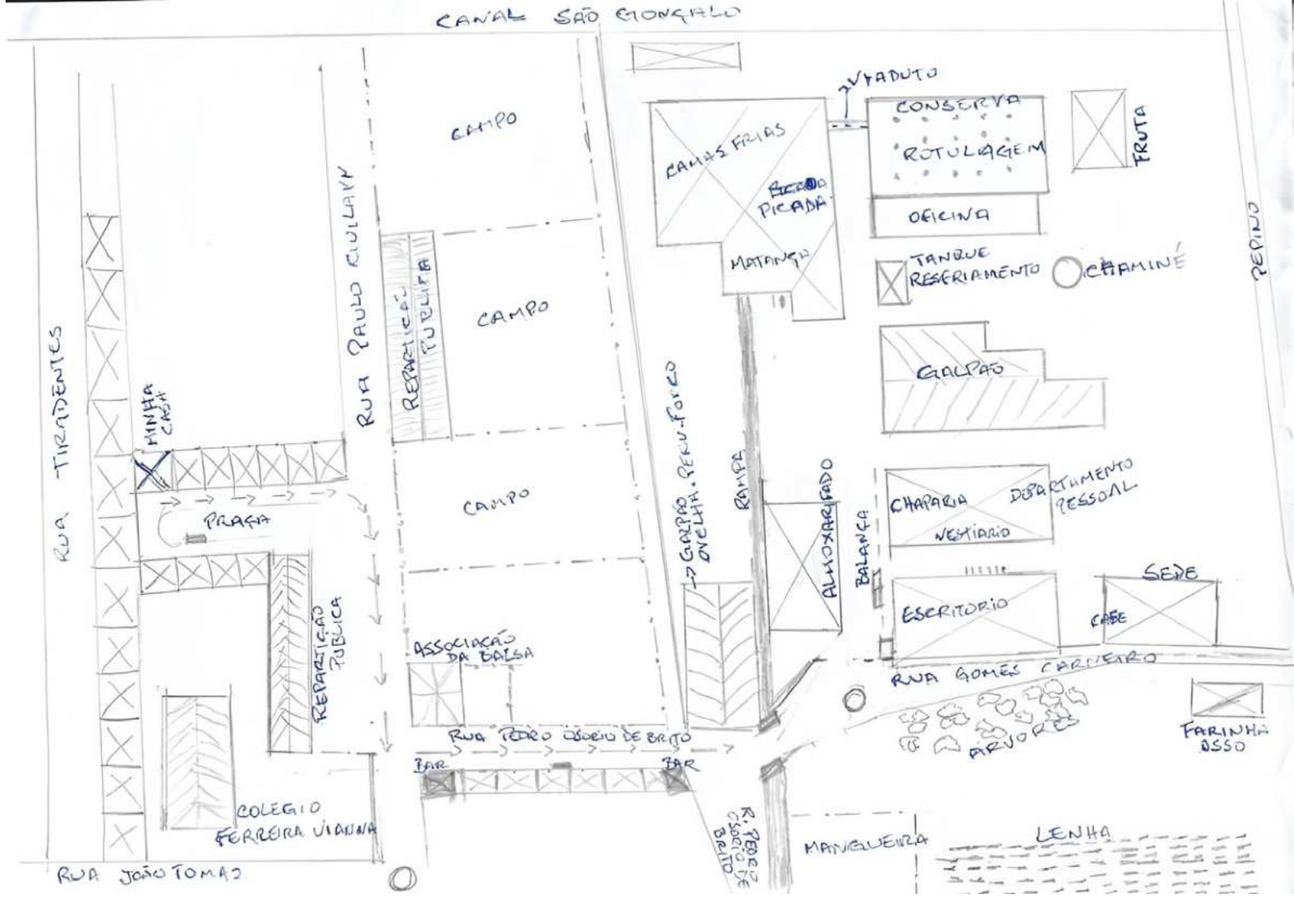


Figura 1 - Mapa mental produzido por Maria Elizabete Huckembeck Silveira, 2021.

Essa parte aqui, onde hoje é a faculdade alí era parte de matança, picada, as câmaras frias, tinha uma escada que a gente via todo o pessoal descendo né, dali onde eu morava se via tudo, né.

Então, [...] o trajeto que eu fazia[5] era bem... [...] não dava uns 100m, [...] até a rua Gomes Carneiro, [...] ali tinha umas mangueiras. Então quando eu saía de casa pra ir trabalhar, geralmente era horário que passava os bois que iam subir pra matança, então eles fechavam né, tinha que controlar o horário porque fechavam o portão, aí fechava e não tinha como entrar na Gomes Carneiro, então a gente sempre saía mais cedo. Saía as 06:45h pegava as 07:00h, quinze minutos tranquilo, se tava fechado dava tempo de passar os bois e depois a gente ía pro serviço. **Eles entravam pelo mesmo caminho dos funcionários?** Não eles entravam era por trás de onde hoje é a biblioteca. [...] bem aqui assim ó, essa parte escura seria indicando a rampa [...] que eles subiam [...] porque a matança era no segundo andar.

Pra entrar dentro da fábrica tinha que passar por um lava-pé, tem que passar num lava-pé né, pra entrar com as botas pra não levar contaminação pra dentro da indústria, era muito controlado. Tudo muito branquinho, aquelas pessoas tudo muito branquinhas, as roupas não podiam ter um pingo de sangue, nada nada. Era tudo... muita higiene tinha. Isso aí era muito... sempre o controle era muito grande. Tinham o regime assim, bem controlado. É.

1 Entrevistada: SILVEIRA, Maria Elizabete Huckembeck. [66 anos]. [fev. 2021].
2 Entrevistadora: Daniela Vieira Goularte. Pelotas, RS, 4 fev. 2021. Arquiteta e Urbanista. Especialista em Artes Visuais. Mestra em Memória Social e Patrimônio Cultural. Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo na Linha Cidade e Sociedade. Integrante do grupo de pesquisa, ensino e extensão Cidade+Contemporaneidade. Servidora técnico-administrativa no cargo de Arquiteta e Urbanista da Universidade Federal de Pelotas.
3 Desenhar: “[...] 2.Falar outra língua; [...] 7. Dar visualidade ao pensamento” (Rocha; Santos, 2024, p.125).
4 Morar: “Morar é verbo que não se encerra na casa, está composto de várias camadas, moradas, que se dilatam ou encolhem. Morar é cidade, casa, rua, todo lugar que nos afeta, nos traz familiaridade” (Rocha; Santos, 2024, p.230).
5 Percorrer: “Também pode ser a monotonia cotidiana. Caminhar entorpecido pelas calçadas da rotina. No entanto há beleza na repetição, na simplicidade do dia a dia, na familiaridade dos lugares conhecidos. É uma harmonia paradoxal entre o novo e o velho, entre a inovação e a tradição. Criar conceitos: moldar ideias na argila do pensamento, traçar novos mapas cognitivos, explorar territórios da mente” (Rocha; Santos, 2024, p.248).

[...] eu cheguei a trabalhar dois ou três anos no laboratório de bioquímica da firma né, que ficava neste prédio aqui [...] que ainda existe ali, não sei se dá pra ver, é o primeiro prédio que tem à direita, é o que ainda tá em pé. Ali em baixo era o escritório, em cima era o laboratório, engenharia e inspeção federal. [...] Depois daquele prédio tinha outro igual, [...] do mesmo tamanho, que seguia pra dentro da firma, [...] ali tinha vários setores, [...] todos juntos, unidos né, eles eram três galpão. [...] eu sei que por último era onde eles guardavam a farinha do osso, que era um processo[6] que eles faziam com osso, [...] secavam o osso, moíam o osso. Que de primeiro era bem na entrada da rua Gomes Carneiro, era aqui ó, era nesse cantinho aqui ó, bem... passava a casa das bombas ali. Ali que funcionava a farinha do osso de primeiro. [...]

Lá pro final, eles desmancharam, alí funcionava a conserva e a rotulagem, que era onde eles faziam a conserva da carne, era feito ali. E aqui na conserva da carne, aqui atrás tinha uma outra peça também que não tem mais nada ali, que é onde eles trabalhavam a fruta. Eles trabalhavam com fruta também né. [...] aqui na parte que hoje é a faculdade tinha tipo um viaduto, que é por onde eles passavam a carne que ía ser trabalhada na conserva. [...] os carrinhos com carne que iam lá pra conserva, pra trabalharem, não saía pela rua, saía lá por cima pelo viaduto que tinha, que ligava uma parte na outra.

E aqui na parte da matança eu não conhecia assim todos os detalhes, eu trabalhava no laboratório, então eu ía lá quando era pra tirar uma amostra da carne, coisa assim. Uma vez eu fui na matança e me apavorei de ver (risos) foi pouco antes do boi entrar assim pras câmaras frias, a gente ía colher o material pra fazer análise né, era colhido, ía cortar com bisturi, pegava com uma pinça, e aí depois aqueles músculos tudo se mexendo (risos) eu fui só uma vez na matança e não quis ir mais (risos). Ah não, não gostei, eu vi eles matando, não, não gostei de ver. Tem que ter muita coragem (risos).

[...] geralmente a matança era feita no segundo piso, quando baixava pro primeiro piso ía pra... eles chamavam de (palavra não identificada na transcrição) era onde caíam os miúdos, eram os rins, coração, o bucho do animal, aquilo caía tudo por encanamento né, já caía lá no setor que tinha que cair, por exemplo, o setor que trabalhava com rim era só com rim. E a picada depois era assim, [...] geralmente a carne era resfriada pra depois ser cortada, [...] lá eles faziam vários tipos de cortes, era lombo pra exportação, ía tudo em caixas né, iam 7, 8 lombos assim, tudo já limpinho, tudo pra exportação. Eu sabia por que as vezes eu tinha que ir dentro da fábrica quando trabalhava no laboratório.

Depois nos últimos anos eu trabalhei no escritório, [...] trabalhei na parte de contabilidade. Alguma coisa eu sei, e outras assim... eu sabia muitas coisas porquê meu pai trabalhou toda a vida alí, a minha mãe também trabalhou, e meus irmãos também, [...].

Aqui assim ó, bem aqui embaixo [...] que tem uns pontinhos mais escuros, [...] muita coisa era movida à lenha né, aí então eles guardavam do lado [...] onde eram as mangueiras, que eles chamavam, eles tinham a lenha.

E do outro lado, tens lembranças? [...] esse galpão que eu botei aqui ó, diz repartição púbica, [...] isso aqui era herança de uma charqueada, que depois a prefeitura usava pra guardar os burros, os burros e as carroças, eu não sei... acho que tu não conhecesses como era feito a... [...] como era recolhido os dejetos das casas, dos banheiros, não sei se tu chegou a conhecer o nome, já ouvisse falar? **Já ouvi falar, eram os cabungos né.** É! Aqui eles guardavam as carroças e os burros. [...] Aqui tem o colégio, aqui também, aqui era repartição pública, onde eles faziam os cabungos, e tinha escritório, eles guardavam a alfafa dos animais, era uma correra assim de casas que tinha, que tudo era derivado das charqueadas, de uma charqueada que tinha alí. O colégio Ferreira Viana era uma casa de uma charqueada, e os fundos do colégio praticamente dava pra casa da minha mãe.

Não tinha muro de divisa? Não. Porque aqui onde tem... bem aqui próximo no final da rua Brito, Pedro Brito, aqui tem um galpão, que é onde eles guardavam as ovelhas, quando era época de matança de ovelha, [...] perú, [...] porco, tudo tinha a sua época né, então quando a gente passava ali, era criança, a gente assoviava pros perú gritar né (risos) coitadinhos (risos).

Não sei se tu reparou naquela foto, não no meu desenho, mas tem uma foto do Anglo, no que sobe a rampa assim, tem um corredor que acho que continua, não sei se continua, sabe que eu nunca fui praquele lado que agora é a entrada da faculdade mesmo, parte administrativa, [...] não sei se ainda dá pra se ver, existe um corredor por fora do prédio, [...] que era por onde as ovelhas passavam pra matança, [...] subia pelo mesmo corredor, o bret dos animais, do boi, e lá tinha um corredorzinho, ía um por um né, por aquele corredorzinho lateral, esses dias perguntei pro meu irmão o que era aquele corredor, e ele disse “por aí que entravam as ovelhas”.

E o pessoal se sentava, saía do serviço e sentava tudo do lado daquele galpão, lá da casa da mãe a gente enxergava, o pessoal tudo de branco, ou vinham aqui pra frente, onde tem o mato, alí era bem limpinho, tinha bancos, as pessoas se sentavam ali. Muita gente morava longe e não ía em casa almoçar né, então ficavam... sentavam ali na frente, almoçavam e sentavam alí até a hora de pegar o serviço. Aí depois sim, aí foram doando o campo, doaram um pedaço aqui que tem um prédio que é associação, que era dos amigos da Balsa, que depois desmancharam, foram desmanchando, aí depois doaram pras pessoas né, agora hoje é cheio de casa né, não tem mais... mais nada. A visão que a gente tinha já não tem mais, que agora tá tudo cheio de casa, até a rua ali fizeram casa né. Isso aqui nos anos 72, 74 até 75.

Esse desenho representa que período? Até 75, que é quando eu trabalhei.

O que é isso atrás do escritório? Aqui era uma sede que tinha. É, era uma sede, tipo de futebol que eles tinham, que era do Anglo, tinha um café, tinha um refeitório por dentro [...] a outra metade era um restaurante que eles tinham. Então o pessoal que trabalhava até mais tarde, alguns, principalmente quando meu pai era chefe das câmaras, que eles tinham embarque, eles chamavam embarque era quando eles tinham que carregar caminhão pra mandar pro porto, aí então o pessoal trabalhava e aí como passava das 8 horas de serviço, eles davam janta, aí eles faziam janta, o pessoal jantava e voltava a trabalhar, as vezes soltavam 11h. Dependendo do embarque conforme era que eles tinham necessidade de mandar, eles trabalhavam até tarde da noite. **O embarque era feito ali mesmo no Anglo ou era lá no Porto?** Não, o embarque era feito só em Rio Grande. Eles carregavam os caminhões ali e mandavam pra Rio Grande. Mandavam pra outros países, a carne né, geralmente era em caixa que ía né, encaixotado.

6 Processar: “Kafka começa suas histórias pelo meio: [...] O autor ensina, pela invenção literária de O processo, que a inserção num espaço e tempo (do escrever literatura, no seu caso, ou pesquisa, no nosso caso) exige o entendimento de que uma vida já pulsa naquele território antes mesmo de tudo” (Rocha; Santos, 2024, p.262).

Como tu gostarias de ver o local (fábrica/entorno) nos dias de hoje? Ah, eu gostei quando a universidade veio pralí né, porque a gente tava vendo que dia a dia tava se terminando, já tinham... é, casa abandonada é casa abandonada[7] né, sabe como é que é, cada um tira um pouquinho, tira isso, tira aquilo, quando vê tá tudo caindo. Só fiquei com pena que eles desmancharam algumas coisas, que podia ter ficado. **Como o quê por exemplo?** Alí no caso, o primeiro prédio que eles deixaram tinha um outro, que era um prédio bom né. A parte lá da conserva que desmancharam, mas alí o projeto era que ía sair um shopping daquele lado, a faculdade era só pro outro lado. [...] aquele segundo prédio mesmo, até pra utilidade da faculdade. [...] onde era a conserva e a rotulagem eram salões enormes, sabe, inteiros, se a faculdade tivesse mantido aqueles dois, aquele prédio alí, quanta sala de aula daria alí, bah, era enorme, tu olhava assim se sumia, chegava na porta e via aquele salão, era um salão inteiro só com colunas [...] mas parece que podem recuperar ele né porque ele ficou com os pilares alí, alguma coisa assim. Talvez a faculdade depois recupere. A gente espera né.

Referência

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Taís Beltrame dos. *Verbolário da caminhografia urbana.* Pelotas, RS: Editora Caseira, 2024. 396p.;il.; 13x18cm.

7 Abandonar: “Abandonar possui vários sentidos – uma polissemia – está sempre acompanhado de outras palvras, abandonamos alguma coisa ou somos abandonados our outrem. [...] O ato de abandonar promove um bloco de sensações em quem abandona ou naquele que se sente abandonado. [...] Áreas abandonadas podem causar sensação de insegurança e de estranhamento por serem consideradas zonas que fogem da estrutura urbana ordenada. São espaços não dominados na cidade e que fogem de uma eficiência produtiva que envolve nosso cotidiano. Por outro lado, nessas áreas também predomina a memória do passado no tempo presente, onde restam apenas valores residuais, mesmo que se encontrem desconectados das atividades diárias. [...] Para o abandono existe a abertura para um mundo de possibilidades.(Rocha; Santos, 2024, p.37-38).

Acervo: Manoela Rufinoni.

DE BRONX FLOORS À DAY'S END
O contexto da arquitetura industrial nos building cuts de Gordon Matta-Clark

FROM BRONX FLOORS TO DAY'S END
The context of industrial architecture in Gordon Matta-Clark's building cuts

***Júlia Thomé de Oliveira*[1]**

Resumo
O presente artigo busca refletir acerca da relevância da utilização das estruturas industriais no percurso artístico de Gordon Matta-Clark, – sobretudo na realização de seus *building cuts* – baseando-se na relação que o artista estabelece com seu bairro de vivência, o SoHo. Para tanto, pretende-se discorrer a respeito da produção artística de Matta-Clark sob a ótica da ressignificação da arquitetura e sua relação com o contexto da arquitetura industrial, visto que o conjunto da sua obra se inicia em uma região cuja conformação urbana é pautada no reaproveitamento de edificações de fins industriais por artistas. O artigo pretende, através de uma revisão bibliográfica e conceitual, tecer um percurso desde as experiências iniciais de Matta-Clark com o corte culminando em uma breve análise do *building cut Day's End,* efetuado em um depósito de estrutura metálica abandonado na região portuária de Nova York.
Palavras-chave: Gordon Matta-Clark, corte, *building cut*.

Abstract
The present article aims to reflect on the relevance of the use of industrial structures in Gordon Matta-Clark's artistic trajectory, especially in the execution of his building cuts, based on the relationship the artist establishes with the neighborhood in which he lived, SoHo. To this end, the article intends to discuss Matta-Clark's artistic production from the perspective of the reinterpretation of industrial structures and his relation with the industrial architecture's context, considering that his body of work emerged in an area where the urban landscape was shaped by the reuse of industrial buildings for artistic purposes. Through a bibliographic and conceptual review, the article traces a path from Matta-Clark's initial experiments with cutting, culminating in a brief analysis of the building cut Day's End, carried out in an abandoned metal-frame warehouse in the port area of New York.
Keywords: Gordon Matta-Clark, cut, building cut.

1 Arquiteta e Urbanista (UFSC/2019) e Mestre em Arquitetura pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFSC/2024).

Introdução

O presente artigo pretende apresentar uma investigação a respeito da produção artística de Gordon Matta-Clark (1943-1978) enfatizando a relevância da utilização das estruturas industriais na elaboração de seus *building cuts,* uma vez que o conjunto da sua obra se inicia em uma região cuja conformação urbana é pautada no reaproveitamento das estruturas industriais vacantes para fins artísticos. Justamente no interior de tais estruturas, que foram reestruturadas e denominadas *lofts,* ocorrem as primeiras experiências de Matta-Clark com o procedimento de corte – a exemplo da série *Bronx Floors,* entre os anos de 1972 e 1973.

Para tanto, busca-se, primeiramente, apresentar uma revisão histórica que visa fundamentar a transformação urbana específica de Lower Manhattan, expondo os fatores que permitiram o desenvolvimento de um cenário urbano impulsionado majoritariamente por artistas por meio da reapropriação das estruturas industriais, características da paisagem construída da região. Tal aprofundamento acerca do desenvolvimento histórico da região do SoHo e da relação do bairro com seu legado industrial demonstra-se primordial para refletir acerca dos *building cuts* de Matta-Clark e das discussões suscitadas por sua obra, visto que o artista se mostrava bastante envolvido na construção de uma cena artística alternativa, posteriormente reconhecida como Downtown Manhattan.

Além disso, pretende-se, através de uma revisão bibliográfica e conceitual, tecer um percurso desde as experiências iniciais de Matta-Clark com o corte, a fim de analisar seus *building cuts* como intervenções que demonstram uma progressão tanto na técnica empreendida pelo artista quanto na visão do artista a respeito da atividade de corte. Por fim, realiza-se uma breve análise do *building cut* denominado *Day's End,* efetuado em um depósito de estrutura metálica na região portuária de Nova York. O trabalho em questão trata de uma intervenção sobre uma edificação industrial desocupada que apresenta relevância ímpar no conjunto de obras de Matta-Clark: além de assinalar o momento em que ocorre um aumento considerável na escala das extrações físicas do artista, a repercussão gerada por *Day's End* acarretou em um pronunciamento redigido por Gordon em que o artista expõe a respeito do papel da arte no contexto do patrimônio industrial, um argumento central para a discussão aqui proposta.

Os *building cuts* consistem em uma série de cortes em edificações, efetuados durante o período de 1972 até 1978, que se davam em sua maioria em imóveis abandonados ou em processo de demolição, cuja sintaxe arquitetônica era modificada com o objetivo de produzir efeitos desorientadores no espaço resultante. Essa vertente da obra de Gordon Matta-Clark, que se tornaria a mais reconhecida de sua prática –, estabelece uma relação basilar com o bairro de vivência do artista: o SoHo, em Nova York. A atuação artística de Matta-Clark em edificações desocupadas, portanto, é um reflexo direto do processo de formação socioespacial da região de Lower Manhattan[2], que no período de 1970 passava por um processo de desindustrialização, culminando em um elevado número de imóveis vazios.

Graduado em arquitetura em 1968 pela Universidade de Cornell, Matta-Clark desenvolveu trabalhos pautados na noção de desestabilização da ordem, desmantelando o vocabulário próprio da arquitetura e da arte por meio das extrações físicas. Uma vez que entramos em contato com sua obra, portanto, torna-se impraticável dissociá-la do diálogo constante – e transversal – que o artista propõe entre as disciplinas de arte e arquitetura. Não apenas pelo fato de tratar-se, sobretudo, de um artista que

2 A região de Lower Manhattan compreende os bairros de Chinatown, Little Italy, Village e SoHo.

Imagem 1 – Day's End, 1975. Fonte: Art Review.

incorpora em seu fazer elementos de natureza arquitetônica, mas em especial porque as associações por ele elaboradas tendem a potencializar a relação complexa e muitas vezes contraditória entre os dois campos. Por meio dos cortes provocados por Matta-Clark, a arquitetura passa a ser percebida como objeto artístico no espaço urbano, situando a produção deste artista-arquiteto constantemente em uma "área cinza" entre as disciplinas, como pontua o pesquisador Stephen Walker[3].

O crítico de arte Michael Archer manifesta, neste sentido, uma formulação crucial para o entendimento da arte contemporânea: a constatação de que, muitas vezes, o sentido de uma obra de arte não está contido nela própria, mas surge do contexto que a cerca (Archer, 2015, p. 8). O contexto em questão compreende o cenário urbano de Nova York na década de 1970. Descrita por Gordon como o "reino das necessidades desarticuladas"[4] fabricadas pelo mega determinismo[5], a cidade enfrentava, no período

3 WALKER, Stephen. *Gordon Matta-Clark: Art, Architecture and The Attack on Modernism.* Londres/Nova York: I.B. Tauris, 2009.
4 Gordon Matta-Clark, s/d, presente em: RÍOS; LABBÉ; CENTENO, 2013, p. 130.
5 "A NEGAÇÃO COMPLETA DO MEGA DETERMINISMO COMEÇA COM O GESTO DE CADA PESSOA COMO EXTREMO OU UMA SIMPLES CELEBRAÇÃO DO ~~ES~~ LUGAR" Gordon Matta-Clark, s/d, presente em: RÍOS; LABBÉ; CENTENO, 2013, p. 236. As rasuras e palavras em caixa alta foram mantidas conforme os manuscritos de Matta-Clark.

de efervescência da atuação artística de Matta-Clark, uma crise econômica que resultaria no fracasso completo das políticas sociais. As contradições presentes na realidade urbana refletiam-se, por exemplo, na construção de complexos monumentais como o World Trade Center no coração de Manhattan, ao mesmo tempo em que a população de moradores de rua atingia índices históricos.

Neste recorte, cabe ressaltar ainda a formação socioespacial particular da região de Lower Manhattan, dada por um processo de remodelação urbana fundamentalmente promovida por artistas, cujas ações de conversão das estruturas industriais em moradia e comércio inspirariam uma estratégia de desenvolvimento urbano viável para toda a cidade (Shkuda, 2016). Olga Fernandes López (2022, p. 82), inclusive, considera a virada para a década de 1970 como um momento de transição na cena artística nova-iorquina, em que novas práticas conceituais e experimentais, muitas delas coletivas, "estabeleceriam uma relação próxima a correntes que seriam identificadas posteriormente como *arte socialmente engajada*".

Na esteira das práticas artísticas contemporâneas, que visavam o extravasamento da arte para além dos espaços institucionalizados, Matta-Clark fundaria em 1973 um grupo de artistas denominado *Anarchitecture.* Com o objetivo de promover debates e trocas com relação às produções artísticas individuais, o coletivo funcionava como um fórum para artistas individuais explorarem suas ideias e questões (Walker, 2009, p. 347). O grupo promoveu encontros pelo período aproximado de um ano, que resultaram em uma exposição coletiva em 1974 no espaço de arte alternativo 112 Greene Street. Nas fotografias que compõem a exposição, nota-se a documentação de lugares "*além da arquitetura, sem arquitetura* ou *extra-arquitetônicos*"[6], buscando evidenciar "exemplos físicos de paradoxos culturais"[7]. Seja através do retrato da cidade real e os reflexos de um planejamento excessivamente racional, ou de acidentes e eventos catastróficos resultantes desta mesma conjuntura, as imagens selecionadas para a exposição expõem de maneira mais alusiva os contrassensos inerentes às regulamentações presentes na vida cotidiana. Em todas as vertentes em que atua, portanto, é possível identificar em Matta-Clark uma postura fundamentalmente transgressora no sentido de subverter os eixos estruturantes da arquitetura, em um movimento constante de impor-se contra a determinação de barreiras[8].

SoHo: A remodelação das estruturas industriais e o surgimento de uma nova cena artística

No ano de 1975, ao discorrer sobre uma proposta de *building cut* em uma fábrica desativada de Milão, Matta-Clark elabora uma carta em que define sua atuação artística como tentativas constantes de "produzir pequenas rupturas nas condições repressivas do espaço geradas pelo sistema" (Matta-Clark, 1975c, p. 190). A visão de que a arte poderia ser vista como um meio de mudança social era, de forma geral, uma argumentação latente no panorama artístico da década de 1970. Isto posto, pode-se afirmar que havia uma preocupação dos artistas, sobretudo no cenário nova-iorquino,

6 Nonas (*apud* Wigley, p. 483) menciona que *Anarchitecture* não seria uma crítica em termos arquitetônicos, mas uma crítica aos termos arquitetônicos.
7 "ANARCHITECTURE É A BUSCA POR QUALIDADES PARA ALÉM DA REGRA, UMA CONSCIENTIZAÇÃO MAIS PRÓXIMA DE TODOS OS SENTIDOS COM POUCA FÉ NO EXÉRCITO DA EFICIÊNCIA E DA RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS – PROBLEMAS RESOLVIDOS – SEM PROBLEMAS" Gordon Matta-Clark, s/d, presente em: RÍOS; LABBÉ, CENTENO, 2013, p. 296.
8 Em entrevista ao crítico de arte e arquiteto Donald Wall em 1975, quando perguntado sobre suas preocupações pessoais acerca do espaço, Matta-Clark descreve como uma "vontade de dissolver tantas barreiras limitadoras quanto achar adequado ou necessário, em todas as situações imagináveis" (Matta-Clark, 1975b, p. 148).

em manifestarem seus posicionamentos políticos – seja por meio de protestos ou de coalizões que atuassem de forma a demonstrar algum tipo de responsabilidade social[9].

Neste período, a conjuntura de Nova York envolvia uma prolongada crise financeira, altos índices de criminalidade, uma crescente desindustrialização, o êxodo urbano por parte da classe média e um aumento no fluxo de imigrantes, fenômeno observado desde a década de 1960 (López, 2022, p. 85). A cena artística nova-iorquina do momento é pautada, em resumo, por uma forte descrença nas instituições e por seu envolvimento em movimentos de justiça social e ativismo político.

A fim de compreender os artistas como atores urbanos fundamentais na formação socioespacial da região do SoHo, no entanto, cabe pontuar o contexto histórico específico do bairro. Em meados do século XIX, a região passou por um processo que transformou a zona, até então predominantemente rural, em um distrito comercial. Logo depois, ocorre seu desenvolvimento como um bairro industrial a partir de uma base diversificada de empresas de setores como: porcelana, vidro, seda, cetim e madeira, além de empresas moveleiras (Shkuda, 2016).

O rápido crescimento industrial do SoHo fomentou, a partir de 1865, a construção de galpões em estrutura de ferro fundido pré-fabricado – os *cast-iron loft buildings,* que viabilizaram a execução de um número maior de pavimentos a um custo reduzido. A utilização típica das edificações incluía o primeiro andar dedicado ao espaço das lojas e os andares superiores, sem divisórias e com um amplo pé-direito, destinado ao armazenamento ou fabricação de produtos.

Já no final do século XIX, inicia-se um processo de esvaziamento do bairro, uma vez que o comércio voltado para as indústrias – como lojas de maquinário e depósitos – enfrentou dificuldades em adaptar-se às estruturas arquitetônicas do período oitocentista. Com o declínio da atividade industrial, a região de Lower Manhattan passa a ser alvo de diversos planos de "renovação urbana". Em 1962, por exemplo, houve uma tentativa de demolir toda a estrutura industrial da área para dar lugar a um projeto habitacional para a população de classe média. Entretanto, graças à resistência promovida por figuras como Jane Jacobs e o urbanista Chester Rapkin, autor de um estudo sobre a zona industrial na região, a destruição do bairro foi freada. Segundo o relatório elaborado por Rapkin, uma das justificativas plausíveis para a preservação da área como tal seria o fato de ela servir como uma incubadora industrial vital, fornecendo empregos sobretudo para a população de baixa renda (Shkuda, 2016).

Entre as décadas de 1960 a 1980, nesse contexto, verificou-se na região o fluxo de uma comunidade artística desenvolvida a partir do Expressionismo Abstrato, que ascendeu em Nova York moldando uma nova cena *avant-garde*. Em busca de locais mais baratos para viver e produzir, os artistas encontraram no SoHo a oportunidade de morar em residências mais viáveis financeiramente e mais espaçosas do que em outras regiões da cidade, ao mesmo tempo em que poderiam organizar-se coletivamente na elaboração de projetos artísticos locais (Shkuda, 2016).

A amplitude que os espaços industriais vazios ofereciam deu início a uma nova forma de habitar, de estética minimalista: os *lofts* residenciais. Apesar de representarem uma maneira inovadora de ocupar as estruturas abandonadas, a habitação nos *lofts* era considerada ilegal devido às leis de zoneamento do bairro. Por conta dessa proibição,

9 Alguns grupos organizados de artistas em Nova York, responsáveis por reintroduzir protestos populares no mundo artístico no período incluem o Art Worker's Coalition, o Women Artists in Revolution, o Ad Hoc Women Artist' Committee, o Puerto Rican Art Workers' Coalition, o Women Students and Artists for Black Art Liberation e o Black Emergency Cultural Coalition (Richard, 2019, p. 357).

Imagem 2 – Cast-iron loft building na Greene Street, n. 98. Fonte: Shkuda, 2016, p. 20.

os artistas acabaram por organizar-se de forma colaborativa, seja por conta própria ou por meio de cooperativas, com o objetivo de realizar os reparos necessários para a conversão dos espaços industriais em residências e ateliês.

Todavia, foi apenas por meio da organização política mais estruturada – com a criação de associações como a *SoHo Artists Association* que foi possível, em 1971, modificar a legislação a favor dessa população. George Maciunas foi, inclusive, um dos artistas responsáveis por organizar cooperativas sem fins lucrativos para auxiliar artistas financeiramente na compra de *lofts,* a fim de transformar os espaços industriais em ateliês e moradia.

Segundo Aaron Shkuda (2016), uma confluência de fatores foi responsável pela remodelação urbana de Lower Manhattan por artistas, que se relacionam com o momento histórico em questão. Os principais agentes propulsores deste processo teriam sido: o processo de desindustrialização que a área vinha sofrendo, o ativismo artístico, as políticas estaduais e locais, o desenvolvimento de métodos de transformação de espaços industriais vazios em residências, o surgimento de formas originais de expressão artística e mudanças na forma como a arte era exposta e vendida.

Em meio a essa agitação específica, é importante pontuar também o momento singular de efervescência social e cultural que estava ocorrendo a nível mundial, especialmente após a eclosão dos eventos de maio de 1968 em Paris. Os protestos, encabeçados em primeiro momento por estudantes, logo conquistaram a adesão dos trabalhadores e trouxeram à pauta discussões sobre temas como liberdade, progressismo e humanismo. O cenário das movimentações ocorridas na França, que tiveram repercussão global, advém de uma sucessão de eventos violentos como a Guerra do Vietnã, o assassinato de Martin Luther King e a luta contra ditaduras militares em países sul-americanos.

Dentro do recorte norte-americano, observa-se neste período o ápice da contracultura, bem como o surgimento de formas alternativas de vivência coletiva, a exemplo do movimento *hippie.* Os artistas da década de 1970, portanto, moldaram a sua própria comunidade em Nova York imbuídos pelos ideais de movimentos sociais como a reivindicação por direitos civis para a comunidade afro-americana, o feminismo e um forte senso de descrença nas instituições (Yee, 2011, p. 13). Segundo Richard (2019, p. 352) o estilo de vida no SoHo era descrito como "conscientemente utópico,

Imagem 3 – Loft do artista Tom Blackwell, 1970. Fonte: Shkuda, 2016, p. 65.

com aspirações conceituais, interpessoais e contraculturais ao mesmo tempo", cujos proponentes foram "pioneiros no movimento dos espaços alternativos e ajudaram a desenvolver uma ocupação teatral e participativa do espaço da rua para a arte". A artista Laurie Anderson, membro do *Anarchitecture,* descreve a conjuntura da seguinte forma:

> Nova York no início dos anos 70 era como Paris nos anos 20. Eu fazia parte de um grupo de artistas/pioneiros que incluía Gordon Matta-Clark, Gene Highstein [sic], Susie Harris, Tina Girouard, Richard Nonas, Dickie Landry, Phil Glass, Keith Sonnier e muitos outros escultores e músicos. Nós frequentemente trabalhávamos nas peças uns dos outros e os limites entre as formas de arte eram soltos. [...] Nós estávamos muito conscientes de que estávamos criando uma cena completamente nova (mais tarde conhecida como "Downtown") (Anderson *apud* Yee, 2011, p. 17).

Ainda de acordo com Shkuda (2016), a comunidade artística do SoHo modificou fundamentalmente a maneira como os artistas passaram a ser percebidos como atores urbanos. É neste período, com a remodelação da região como um reduto cultural e artístico, que se destacam os chamados *artist-run spaces,* espaços autônomos de produção de arte cuja origem remonta aos movimentos de contracultura, ao pensamento situacionista e ideias anarquistas de grupos ativistas[10].

No contrafluxo das instituições vigentes no mercado de arte tradicional, os espaços culturais geridos pelos próprios artistas despontaram, materializando o ideário coletivista e alternativo na esfera da produção artística. O objetivo destes ambientes era propiciar total liberdade de criação, oferecendo flexibilidade para abarcar as mais variadas formas de expressão sem necessidade de mediação institucional. Neste sentido, o próprio reaproveitamento das estruturas predominantes na região contribuiu sobremaneira para o tipo de arte ali produzida: a estrutura de pés-direitos amplos, por exemplo, permitiu aos artistas, escultores e dançarinos ampliar consideravelmente a escala de seus trabalhos (Shkuda, 2016).

Entre os espaços alternativos mais reconhecidos do SoHo estava a galeria de arte 112 Greene Street, fundada por Jeffrey Lew e Alan Saret[11], cuja reforma da estrutura arquitetônica original, datada de 1884, contou com o auxílio de Matta-Clark. Seria justamente neste espaço que Gordon desenvolveria tanto suas primeiras obras *site-specific,* em 1971*,* quanto importantes exposições e performances nos anos posteriores[12].

Os *lofts,* desse modo, tornaram-se um símbolo arquitetônico da cena artística nova-iorquina do período. Segundo Shkuda (2016), por razões práticas e estéticas, os artistas mantinham seu ambiente interno o mais aberto possível:

> Os artistas aproveitaram as plantas livres para criar apartamentos de designs inventivos, em que salas de estar, estúdios, quartos e cozinhas fluíam uns para os outros. Muitas vezes, o banheiro era o único cômodo com paredes. Tal permeabilidade também encorajou um design minimalista que condizia com as sensibilidades artísticas dos residentes do SoHo, bem como com seu orçamento. [...] Da mesma forma que as galerias de arte encontrariam o espaço ideal para seus propósitos, os *lofts* residenciais utilizavam o amplo espaço das paredes e do chão para exibir obras de arte de grandes dimensões ou múltiplas pinturas (Shkuda, 2016).

Inserido na mesma dinâmica coletivista do SoHo, pontua-se o surgimento do restaurante *FOOD* na 127 Prince Street em setembro de 1971, originado a partir de uma proposta realizada por Matta-Clark à artista Carol Goodden. Em conjunto com Tina Girouard, Suzanne Harris e Rachel Lew, Goodden adquiriu a lanchonete hispânica *Comidas Criollas,* um estabelecimento em falência, reformulando-a totalmente. Na etapa de reforma, Matta-Clark foi encarregado de projetar o interior do restaurante e seu mobiliário, utilizando majoritariamente materiais reaproveitados.

O restaurante, gerido pelos artistas fundadores, provou-se inovador em muitos aspectos, como seu layout interno que mantinha a cozinha aberta para a visualização dos clientes. Rapidamente, *FOOD* tornou-se um ponto de encontro por meio da realização de eventos como o "*The Sunday Night Guest Chef Days",* que convocava artistas para realizarem jantares-performances[13]. A atmosfera casual do estabelecimento o converteu em um importante eixo para reuniões e discussões entre artistas, e sua popularidade estimulou, inclusive, a participação do público geral na cena artística do SoHo (Jordan, 2017, p. 45).

A motivação do negócio era baseada na premissa de apoiar a comunidade de artistas do centro de Manhattan, ofertando refeições a preços muito abaixo do mercado, bem como oportunidades de emprego através de contratos temporários. De acordo com Goodden[14], o local oferecia alta flexibilidade quanto à carga horária e à jornada de trabalho, fator que levou *FOOD* a apoiar cerca de 300 funcionários durante o período de sua existência até meados de 1974.

10 Nunes (2013, p. 81) cita, por exemplo, o Provos, grupo proveniente da Holanda que esteve ativo entre 1965 e 1967 e as ZATs (Zonas Autônomas Temporárias) originadas do texto homônimo de Hakim Bey, pseudônimo do escritor libertário Peter Lamborn Wilson.

11 Lee, 2000, p. 60.
12 A primeira exposição solo de Matta-Clark ocorreu na 112 Greene Street, assim como a exposição do grupo *Anarchitecture* em 1974.
13 Keith Sonnier, Robert Rauschenberg, Richard Landry e Donald Judd são alguns dos nomes que performaram em FOOD (Lee, 2000, p. 71).
14 *apud* Morris, 1999, p. 28.

Imagem 4 – Fachada do restaurante FOOD. Fonte: Save The Village Tours.

Na conjuntura do final da década de 1960 e início da década de 1970, portanto, o bairro do SoHo passa a ser considerado um microcosmo com relação às dinâmicas de transformação global do período (Ursprung, 2011, p. 140). A constituição dessa dinâmica de circuito independente de produção e circulação de arte no bairro serviu para fomentar a construção de uma identidade local de forte cunho artístico. Inseridos nesta conjuntura, os artistas atestam, da mesma forma, tanto uma atitude de resistência frente às forças do mercado imobiliário – vide as pressões ocorridas ao fim da década de 1960 pela destruição de grande parte do bairro para a construção da rodovia *Lower Manhattan Expressway* – quanto uma alternativa viável de sobrevivência e dignidade para esse núcleo de moradores, em sua maioria negligenciados pelo poder público.

Os fatores citados acima, portanto, diferenciam a cena artística emergente do SoHo, que tinha Gordon como centro[15], de outros círculos de arte, inclusive do mesmo período. É inegável a importância da apropriação do patrimônio industrial da região e de sua readequação a um novo momento histórico no desenvolvimento da identidade do bairro, que persiste até os dias de hoje. Seja através da influência direta na obra de Matta-Clark, uma vez que as estruturas industriais serviram de base de conhecimento técnico para que Gordon efetuasse seus primeiros cortes – ou como parte do cenário de construção de seu bairro de vivência – representadas por locais emblemáticos como *FOOD* e a 112 Greene Street, ou até mesmo nos *lofts* de artistas em que o grupo *Anarchitecture* se reunia e realizava seus debates, as tipologias arquitetônicas oitocentistas foram fundamentais para a constituição artística do SoHo e, por consequência, de Gordon Matta-Clark.

15 Laurie Anderson *apud* Yee, 2011, p. 17.

Bronx Floors: **A genealogia do corte**

Conforme exposto anteriormente, a familiaridade de Matta-Clark com o corte em edifícios iniciaria, principalmente, por meio de seu auxílio nas renovações de *lofts* para ele mesmo e seus amigos. Em abril de 1972, inclusive, Gordon descreve-se como "uma espécie de empreiteiro" em uma carta endereçada a seu pai, Roberto Matta[16]. No verão de 1971, o artista realizaria uma experiência envolvendo corte em estruturas no *loft* de sua namorada, na East 4th Street, descrita por Wigley (2018, p. 52) como um "teste caseiro". Por meio de um corte contínuo na parede, o artista segmentou uma fatia na estrutura que foi, posteriormente, deslocada levemente do restante da parede, criando um efeito de desestabilização espacial[17].

Ainda no mesmo ano, Matta-Clark escreve uma carta ao Departamento de Imóveis de Nova York em busca de edifícios abandonados na região do Bronx, Brooklyn e Lower Manhattan[18]. Não obtendo resposta, o artista passaria, a partir de 1972, a realizar uma variedade de cortes de maneira ilegal em edifícios, com assistência de Carol Goodden e Manfred Hecht[19]. Esse período exploratório, que compreende os anos de 1972 e 1973, seria reconhecido pela alcunha de *Bronx Floors*, momento em que o artista ensaia diferentes visualizações na tentativa de ultrapassar as barreiras espaciais através da operação de extração.

Lee (2000, p. 77) aponta que, nestas explorações, o princípio guia de Gordon parece estar mais relacionado à portabilidade das seções e aos equipamentos disponíveis ao artista – motivo pelo qual as seções extraídas eram geralmente retangulares. As incisões, em *Bronx Floors,* limitam-se ao ambiente interno das edificações, e são acompanhadas de registros fotográficos que não apenas documentam o processo de realização, mas também agem como dispositivo que visa reforçar a adicionar mais elementos à confusão espacial ocasionada pelo corte.

As porções extraídas, por sua vez, funcionavam como uma arqueologia da arquitetura, revelando as camadas construtivas dos elementos. Para Wigley (2018, p. 61), as extrações de *Bronx Floors* "revelam a vida interna escondida das estruturas e todas as camadas que escondem essa anatomia, não apenas os padrões e texturas das superfícies que formam o pano de fundo da vida doméstica cotidiana, mas suas espessuras, suportes e conexões". Ned Smyth, artista e amigo de Matta-Clark, que o auxiliou nas intervenções, fornece um relato que nos permite compreender as circunstâncias em que, muitas vezes, os imóveis se encontravam:

16 *apud* Wigley, 2018, p. 45.
17 Wigley, 2018, p. 52.
18 "Em consideração aos muitos edifícios condenados na cidade que aguardam demolição, me parece possível colocá-los em uso durante esse período de espera. [...] Como artista, eu faço esculturas usando os subprodutos da terra e das pessoas. Estou interessado em transformar áreas não aproveitadas como blocos de entulho, terrenos baldios, lixões, etc., em áreas belas e úteis" (Matta-Clark, 1971c, p. 54).
19 Lee, 2000, p. 73.

Imagem 5 – Floor Above Ceiling Below, série Bronx Floors, 1972. Fonte: Wigley, 2018, p. 58.

> Os espaços eram incríveis. Famílias tinham vivido lá com pouco dinheiro e tinham sido expulsas, os proprietários querendo se livrar dessas pessoas e vender [os imóveis] para ganhar muito dinheiro [...]. Naquela época você entrava e eram como pequenos museus. [...] No South Bronx você cortaria quatro, cinco, seis camadas de linóleo. Então você chegaria provavelmente ao piso original, então o contrapiso, a viga, as amarrações, o teto com gesso. [...] Essas peças não eram realizadas com cuidado, mas você podia ver as camadas e [Gordon] amava isso. [...] Ele não parecia ligar para a aparência delas, ele apenas adorava sua crueza (Smyth, 2016, pp. 181-183).

Analisando em retrospecto o período das primeiras extrações, Matta-Clark admite visualizar o corte como uma operação, antes de tudo, analítica, na medida em que questiona a superfície "como algo que é facilmente aceito como um limite" (Matta-Clark, 1974, p. 97). O artista aparenta demonstrar, nas primeiras experiências com os cortes em estruturas, uma preocupação muito mais ligada aos aspectos materiais da operação, definindo o corte como um conceito funcional[20]:

> Inicialmente eu também queria ir além das coisas visuais. É claro, existem consequências visuais ao corte, certamente à extração, mas era o limiar entre o que estava sendo visto que me interessava muito, se não mais, do que as vistas que estavam sendo criadas [como] camadas, os estratos, as diferentes coisas sendo cortadas. Revelar como uma superfície uniforme é estabelecida. A maneira mais simples de criar complexidade era uma das principais preocupações aqui, sem precisar fazer ou construir nada (Matta-Clark, 1974, p. 97).

A partir de 1972, o artista entraria na segunda fase da exploração *Bronx Floors.* Neste momento, Mak Wigley (2018, p. 113) descreve que o objetivo de Matta-Clark seria "maximizar os efeitos ópticos do corte – aprofundando o entrelaçamento físico-fotográfico". É neste sentido que Wigley (2018, p. 139) propõe analisar os *building cuts*

20 "É tanto a ideia do corte quanto sua construção funcional que me interessam" (Matta-Clark, 1974, p. 97).

Imagem 6 – Wrap-Around Wall, série Bronx Floors, 1972. Fonte: Wigley, 2018, pp. 56-57.

de Matta-Clark como um único experimento contínuo, e não como obras independentes. Sob esta ótica, é possível apreender que, à medida em que vai adquirindo experiência no processo de corte, o artista passa a descobrir novas maneiras de empreender modificações na estrutura arquitetônica. É possível notar que, em primeiro momento, os objetivos principais de Gordon residem principalmente em provocar modificações materiais nos elementos preexistentes. A partir de tal concepção, fica evidente uma compreensão do corte como um procedimento predominantemente físico.

No entanto, com o desenvolvimento e progressão dos *building cuts,* acompanhados do aumento na escala das intervenções, as extrações passam a abarcar uma relação que extrapola a modificação física das figuras geométricas no espaço. Segundo Hertz (2006, p. 14), a partir do momento em que inicia a realização dos cortes em residências[21], Matta-Clark passa a direcionar sua atenção não apenas ao deslocamento das peças do todo, mas também realiza um movimento de "expor à vista pública o que estava escondido". É sob tal perspectiva que são abarcadas relações que não dizem respeito apenas à estrutura organizacional dos elementos que constituem os edifícios, mas também às relações sociais, culturais e econômicas que envolvem a arquitetura e a localização de cada uma das edificações escolhidas.

Conforme apontado por Wigley (2018, p. 90), é como se o experimento de Matta-Clark residisse em demonstrar o quanto um edifício pode ser desmembrado sem que tal alteração seja de fato notada pelo senso comum, uma vez que as edificações abandonadas ou prestes a serem demolidas costumam passar despercebidas no cotidiano de uma grande metrópole como Nova York. O corte, portanto, no período em que Gordon atua sobre os imóveis esvaziados do SoHo, se mostra para o artista como uma ferramenta de questionamento acerca do abandono por parte do poder público de um conjunto arquitetônico característico, fruto do processo histórico da região. Wigley (2018, p. 103) coloca, ainda, que os cortes de Matta-Clark não deveriam ser vistos como um ato radical, mas vislumbrados como a documentação das condições urbanas – estas sim, radicais – as quais tais edificações estariam submetidas.

21 A tríade de *building cuts* que Matta-Clark realizaria em edificações residenciais consiste em: *A W-Hole House,* em novembro de 1973, *Splitting* – sua obra mais reconhecida, em março de 1974 e *Bingo* em agosto de 1974.

Imagem 7 – Four Way Walls, série Bronx Floors, 1973. Fonte: Wigley, 2018, p. 121.

Em entrevista a Donald Wall para a *Arts Magazine,* Gordon utiliza uma expressão de sua autoria para descrever as qualidades que procura ao buscar estruturas para suas intervenções – o *non-u-mental*:

> Eu busco estruturas que possuam certo tipo de identidade histórica e cultural. Mas o tipo de identidade que eu estou procurando tem que ter uma forma social reconhecível. Uma das minhas preocupações é com o *non-u-mental,* ou seja, uma expressão do lugar-comum que possa contrariar a grandeza e pompa das estruturas arquitetônicas e seus clientes que se autoglorificam. [...] O fator determinante é o grau por meio do qual minha intervenção pode transformar a estrutura em um ato de comunicação. (Matta-Clark, 1975a, p. 212)

O desejo de transformar estruturas em atos de comunicação e de incorporar a conjuntura urbana nos mais diversos níveis levaria Matta-Clark a expandir a abrangência do procedimento de corte para além da escala residencial, partindo para trabalhos com envolvimento mais ativo do entorno urbano. A decisão, como indica uma correspondência[22] de Matta-Clark a Malitte Matta, também possui um cunho estratégico, uma vez que, segundo o artista, a crise habitacional em Nova York no período estava incontrolável[23].

Neste processo de ampliação da escala de seus trabalhos, em que os edifícios são tratados como "complexos culturais em um tecido social determinado"[24], *Day's End* apresenta-se como um projeto fundamental no aprofundamento do percurso do artista. Com essa intervenção, Gordon expande os *building cuts* para os espaços públicos da cidade, lidando ao mesmo tempo com as vantagens e consequências de ter, pela primeira vez, um trabalho tão exposto ao contexto urbano.

22 MATTA-CLARK, Gordon. Carta para Malitte Matta de Milão, Itália, 31 de outubro de 1975. *In:* OWENS; URSPRUNG, 2022, pp. 176-177.
23 "Parece que minha intenção de ficar longe das estruturas residenciais por um tempo é uma decisão especialmente apropriada aqui, local onde a crise habitacional está fora de controle, com ações em massa para salvar a integridade político-social de certos bairros populares." Gordon Matta-Clark em carta para Malitte Matta *In:* OWENS; URSPRUNG, 2022, pp. 177.
24 Escrito de Matta-Clark para a Bienal de Paris, de título "Etant d'art locataire, Beaubourg", 1975. *In:* OWENS; URSPRUNG, 2022, pp. 188-189.

Day's End: Uma celebração ao sol e à água na região portuária industrial

À medida em que Matta-Clark elabora e desenvolve, portanto, seus *building cuts,* pode-se dizer que o artista atentaria cada vez mais para as qualidades não-formais inerentes ao procedimento do corte, inclusive formulando com mais profundidade a respeito deste aspecto; para Wall[25], por exemplo, o artista descreveria que, por meio do "dualístico hábito de centralização e remoção", emergiria um aspecto "socialmente relevante" da atividade de corte: "estou direcionando minha atenção para o vazio central, para o espaço que, entre outras coisas, poderia ser entre o *self* e o sistema capitalista americano"[26] (Matta-Clark, 1975a, p. 211). Na mesma entrevista, Gordon descreveria que o ato de "desfazer um edifício" seria uma forma de se posicionar contra determinados aspectos das condições sociais estabelecidas, tais como "o estado de enclausuramento pré-condicionado não apenas pela necessidade física, mas pela indústria que deflagra caixas suburbanas e urbanas" (Matta-Clark, 1975a, p. 210).

Após a realização dos *building cuts* em residências, Matta-Clark perseguiu uma intensa busca por edifícios para realizar intervenções ao longo do ano de 1975. No mês de janeiro, o artista enviou uma série de cartas que explicitam suas intenções em utilizar, inclusive, as torres do *World Trade Center* como local de exibição de arte para o grupo *Anarchitecture*[27]. Em um empenho que se demonstrou exaustivo, Matta-Clark chegou a propor colaborações com agentes imobiliários e até mesmo uma fábrica de explosivos, sugerindo parcerias que pudessem beneficiar tanto o artista quanto as empresas em questão.

Nas ocasiões em que redige tais documentos, o artista elabora a respeito de sua própria prática artística e discorre, mais especificamente, a respeito dos *building cuts,* descrevendo-os como uma atividade que o permite "reorganizar e reestruturar o espaço dos edifícios":

> Como escultor, tenho trabalhado na reorganização e reestruturação do espaço dos edifícios – recentemente, as imagens que criei pareceram destrutivas para algumas pessoas. Embora o trabalho destrua até certo ponto, ele é feito com algum refinamento para permitir que outros experimentem e entendam a arquitetura como a alteração violenta dos edifícios como arte. (Matta-Clark *apud* Wigley, 2018, p. 436)
>
> Minha ideia é assegurar os edifícios que aguardam demolição e 'reestruturá-los', produzindo uma experiência espacial emocionante ao mesmo tempo que se induz a sensibilidade escultural e refinamento ao processo de demolição. (Matta-Clark *apud* Wigley, 2018, p. 437)

25 O trecho em questão, assim como ocorre com outros, não está presente na transcrição da entrevista de 1975, sugerindo que Matta-Clark havia pedido a posterior inclusão de determinados trechos em decorrência de sua experiência em Milão. Não foram encontrados, no entanto, registros que demonstrem as datas exatas da entrevista e dos envios dos excertos adicionais por parte do artista.
26 Matta-Clark prossegue discorrendo sobre uma "esquizofrenia em massa em que nossas percepções individuais estariam sendo constantemente subvertidas pela mídia industrialmente controlada, o mercado e os interesses corporativos" (Matta-Clark, 1975a, p. 211).
27 "Como a energia do nosso grupo funciona a partir da arquitetura como referência metafórica, o uso dos espaços do World Trade Center seria uma oportunidade maravilhosa de contribuir com alguns *insights* positivos dentro da nova escala e complexidade do Centro" (Matta-Clark, 1975d, p. 124).

Imagem 8 – Day's End, 1975. Fonte: Dazed Digital.

De acordo com Wigley (2018, p. 441), o sentimento de Matta-Clark no momento era marcado por um "desespero que se seguiu à conclusão dos três cortes em casas – uma sensação confusa de isolamento que se tornara muito intensa nos primeiros meses de 1975". Ainda que tenha recebido uma resposta positiva do vice-presidente da companhia de explosivos[28], Gordon não obteve êxito em conseguir, de fato, edifícios para realizar intervenções em Nova York, Houston, Los Angeles e Chicago, apesar de seus intensos esforços.

Seria apenas no final de julho daquele ano que Matta-Clark realizaria um novo trabalho, em um contexto e escala até então inexplorados pelo artista: o *building cut Day's End* foi um projeto realizado em um galpão da região portuária de West Village, em Lower Manhattan. Enquanto encarregava-se dos preparativos para uma viagem a Paris no mês de setembro, ocasião em que elaboraria um projeto para a Bienal, Gordon decidiu intervir na estrutura do píer às escondidas[29]. O píer de número 52, em frente ao rio Hudson, constituía um depósito de estrutura metálica aparentemente construído por volta de 1870, alugado por diversas empresas no período pós-guerra, mas que naquele momento encontrava-se em situação crítica de abandono.

Segundo Lee (2000, p. 119), o desuso da região portuária de Nova York na década de 1970 é um fenômeno que está relacionado às mudanças nas prioridades econômicas da cidade, bem como ao surgimento de novas tecnologias de transporte e ao processo de descentralização urbana. O desinteresse por parte do poder público por aquela região da cidade causou sua apropriação por parcelas marginalizadas, sobretudo a população *queer,* que a utilizava como ponto de encontro e convivência. Consequentemente, a zona portuária passou a ser constantemente estigmatizada pela imprensa como local inseguro e com altas taxas de incidência de crimes[30].

Esta, no entanto, não seria a primeira ocasião em que Matta-Clark trabalharia com as estruturas industriais da região portuária de West Side: em 1971, o artista realizou uma performance no Píer 18 como parte de uma exposição organizada por Willoughby Sharp, em que se dependurava de cabeça para baixo sobre uma pilha de detritos presente na estrutura. Em 1973, período em que efetivava *Bronx Floors,* Gordon realizou a extração de uma seção retangular de parte da fachada do Píer 14, originando a intervenção *Pier In/Out*. Dois anos mais tarde, em *Day's End,* o artista atuaria novamente na região, desta vez dando seguimento à exploração dos *building cuts* ao propor uma sequência orquestrada de cortes que envolvia a estrutura por completo.

Apesar de possuir uma configuração geométrica composta por cortes aparentemente simples do ponto de vista formal, *Day's End* é a obra do artista que apresentou a maior dificuldade de execução até aquele momento[31]. A intervenção era composta por um total de cinco aberturas, localizadas tanto no interior da estrutura – o corte no chão, por exemplo, permitia a visão do rio na porção interna do píer –, quanto no teto e nas fachadas exteriores. Ao contrário das incisões anteriores, porém, os desenhos de Gordon para o píer possuíam formatos circulares ou ovoides.

A abertura mais pronunciada localizava-se na fachada oeste da edificação: um talho em formato amendoado que consistia na maior fonte de luz no interior do armazém. Convertendo a obra em uma "celebração ao sol e à água"[32], o corte em questão tornou-se o mais emblemático e representativo do trabalho, uma vez que tornava o píer visível mesmo a muitos metros de distância. Essa abertura em particular teria servido de inspiração para o título da intervenção[33], uma vez que a abertura permitia mapear "o curso do sol ao longo do dia, iniciando com um fino arco de luz por volta do meio dia que aumentava gradualmente até a luminosidade plena no anoitecer" (Lee, 2000, p. 127).

Em correspondência a Malitte Matta, Gordon reforça que a sensação ocasionada pelos cortes no interior da estrutura a conferiam uma atmosfera sagrada, mencionando que havia transformado a estrutura de aço em um "templo de sol e água"[34]. Holly Solomon, que adentrou o píer após a realização dos cortes, corrobora o viés das associações ao mencionar que visualizar a peça pela primeira vez o lembrou dos "primeiros momentos de ver um Michelangelo, de estar em uma catedral com arcobotantes e vitrais de luz"[35]. Neste ponto, ocorre apontar a ironia presente nas descrições que assemelham o *building cut* a uma basílica cristã, dotando-a de uma aura sagrada que seria, paradoxalmente, derivada de ações ilícitas do artista – a ocupação e o corte realizados ilegalmente na estrutura.

O grande número de menções a *Day's End* nas correspondências enviadas por Matta-Clark durante o ano de 1975 tratam de evidenciar o entusiasmo do artista com o andamento do projeto, que seria o primeiro a apresentar não apenas uma ampliação da escala dos *building cuts* como também sua maior visibilidade e integração ao tecido

28 O vice-presidente J. Mark Loizeaux respondeu Matta-Clark em 5 de fevereiro de 1975, elogiando o trabalho do artista, uma vez que ele contrariava a ideia de que a demolição seria a "antítese dos esforços estruturais, criativos e artísticos" (*apud* Wigley, 2018, p. 438). Joan Kee (2019, p. 116), por outro lado, coloca que o receito de que uma "potencial responsabilidade pudesse superar qualquer publicidade positiva de uma colaboração com Matta-Clark pode explicar porque tantas de suas cartas solicitando apoio de empresas e desenvolvedores foram rejeitadas".

29 Kee (2019, p. 116) relata que, alguns meses antes de trabalhar em *Day's End,* Matta-Clark tentou, por vias legais, alugar o píer da cidade, provavelmente por recomendação de seu advogado Jerald Ordover. Segundo o advogado, alugar a estrutura legalmente poderia ajudar a conseguir apoio financeiro do galerista Holly Solomon (Kee, 2019, p. 116). Matta-Clark, no entanto, não obteve resposta por parte das autoridades.

30 O'Neill, 2008, p. 96.

31 Lee, 2000, p. 123.

32 Matta-Clark em carta à Helga Retzer, setembro de 1975, em: OWENS; URSPRUNG, 2022, p. 172.

33 Também chamada de *Day's Passing* ou *Day's Ending.* Segundo nota de Gordon: "UMA INTERAÇÃO DA PASSAGEM DIÁRIA DO / SOL COM OS IMPULSOS DA MARÉ DO RIO ABAIXO" (Matta-Clark *apud* RICHARD, 2019, p. 137).

34 Carta de Matta-Clark a Malitte Matta, 13 de agosto de 1975, em: OWENS; URSPRUNG, 2022, p. 169.

35 Solomon *apud* Lee, 2000, p. 130.

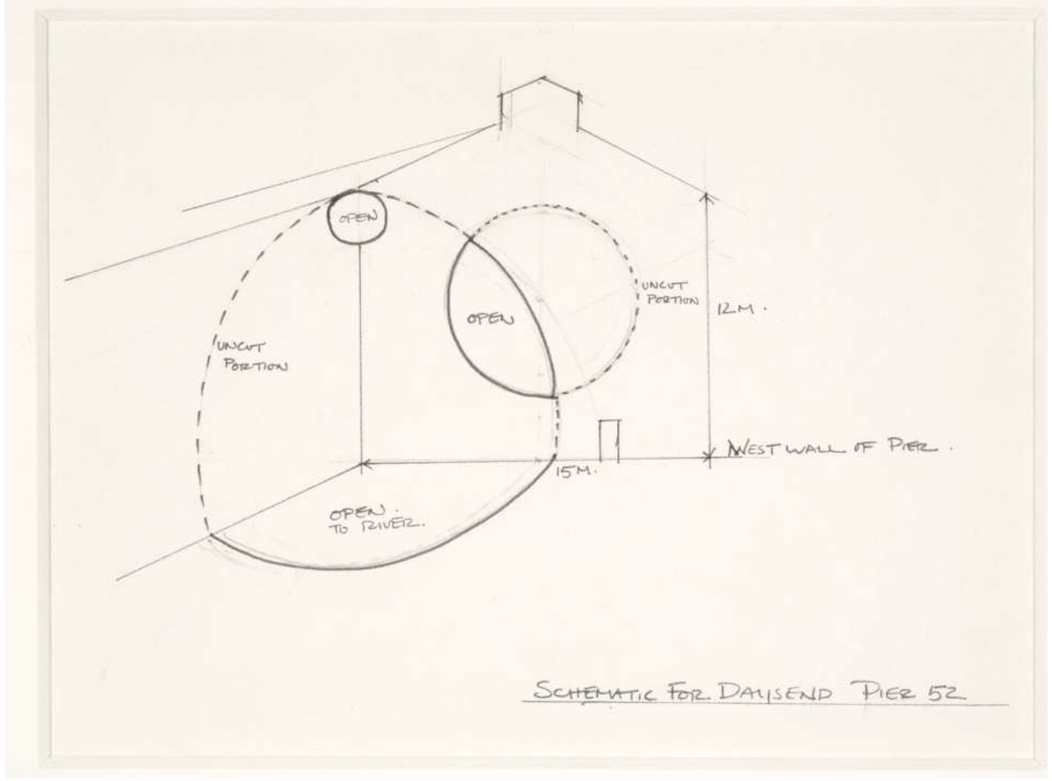


Imagem 9 – Desenho esquemático de Day's End elaborado por Gordon Matta-Clark, 1975. Fonte: CCA.

urbano, uma vez que a intervenção estava localizada na porção central de Nova York. Através de uma carta ao curador Jean-Hubert Martin datada de 18 de agosto de 1975, descobrimos que a visitação pública era, inclusive, um dos principais objetivos de Matta-Clark com a obra[36]. Na visão do artista, isso seria possível porque, ao contrário dos *building cuts* anteriores, a estrutura do píer 52 não estava prevista para ser demolida.

O desejo de Matta-Clark, no entanto, não chegaria a ser cumprido com *Day's End*: a poucos dias de finalizar por completo a intervenção, as ações do artista foram descobertas e chegaram ao conhecimento das autoridades locais. De acordo com a historiadora de arte Joan Kee, autora da obra "*Models of Integrity: Art and Law in Post-Sixties America",* Matta-Clark teria praticado, ao efetuar os cortes no píer, os crimes de invasão de propriedade e dano criminoso de segundo grau – este último um delito mais grave segundo a Lei Penal do Estado de Nova York, caracterizando um dano intencional à propriedade alheia com potencial sentença de até sete anos de prisão.
Em correspondência enviada para Roberto Matta datada de 1971, Gordon já havia expressado a existência de um conflito de interesses latente com as autoridades da zona portuária, quando havia tentado "utilizar o espaço da cidade para promover esculturas com a comunidade": "Tentei utilizar o píer à beira-mar para outras atividades, mas depois de uma rodada de conversas educadas e sem esperanças com as autoridades municipais, fui expulso*"*[37].

36 "Estou terminando um novo trabalho importante na não-tão-nova Nova York, no Píer 52 à beira do rio Hudson. Foi a maior e mais incrível diversão que já tive – desta vez [a obra] estará disponível para as pessoas passearem e verem em primeira mão, em setembro e outubro." Carta de Matta-Clark ao curador Jean-Hubert Martin, 18 de agosto de 1975, em: OWENS; URSPRUNG, 2022, p. 170. Já em janeiro de 1975, em uma das diversas cartas enviadas a Matta-Clark na busca por estruturas para intervir, o artista já destacava que a possibilidade de visitação do público seria um aspecto de seu interesse: "Entre os meus objetivos está tornar a experiência real das alterações em edifícios disponível para as pessoas, seja por meio de um edifício condenado à demolição que possa durar um tempo a mais ou por meio de uma encomenda em um espaço ocupado". Carta de Matta-Clark a Sidney Lewis, 21 de janeiro de 1975, em: OWENS; URSPRUNG, 2022, p. 124.
37 Carta de Matta-Clark a Roberto Matta, 1 de abril de 1971, em: OWENS; URSPRUNG, 2022, p. 173.

Imagem 10 – Vista interna de Day's End, 1975. Fonte: Museum of Contemporary Art of Antwerp.

Após a repercussão das ações de Gordon em *Day's End,* o acesso à obra foi vetado: as autoridades alegaram que não seria seguro para o público adentar a estrutura após a efetivação dos cortes. Houve, por outro lado, grande movimentação por parte do círculo artístico de convívio de Matta-Clark, que continuou acessando a intervenção e escrevendo resenhas a respeito da ação em revistas de arte, na tentativa de promover a apropriação do trabalho e mantê-lo "em algum tipo de domínio público"[38]. Em carta a Wolfgang Becker, da Galeria Neue, Matta-Clark relata seu descontentamento em ver que os meses dedicados à realização dos cortes resultaram em um confronto com as autoridades, ocasionando a proibição do acesso ao edifício e ao trabalho. No texto, Gordon demonstra a frustração de ter suas reais intenções de proclamar o uso de áreas subutilizadas da cidade encobertas pela burocracia de um sistema que visualizava suas ações artísticas como meros atos de vandalismo. O artista demonstra sua indignação com as atitudes das autoridades, defendendo a obra como "uma generosa doação de uma obra de arte para uma cidade decadente"[39].

Na iminência de ser responsabilizado por meio de uma ação judicial, Matta-Clark aproveita-se do fato de que participaria da próxima Bienal de Paris para partir antecipadamente para a cidade, em uma espécie de autoexílio. Segundo Kee (2019, p. 122), as preocupações de Gordon naquele momento não residiam tanto em uma possível punição, mas no julgamento público em geral, que muitas vezes já possui uma visão preconcebida da classe dos artistas como um bando de "renegados inconsequentes". As autoridades de Nova York, em decorrência das acusações, entraram em contato com Jerald Ordover, advogado de Gordon, que pediu a cooperação do artista para redigir uma declaração escrita que pudesse ajudar a justificar sua defesa[40].

38 Carta de Matta-Clark a Wolfgang Becker, 8 de setembro de 1975, em: OWENS; URSPRUNG, 2022, p. 173.
39 *Ibidem.*
40 Na década de 1960, Ordover era uma espécie de assessor do mundo da arte nova-iorquina, representando artistas e galeristas como Leo Castelli e Carl Andre (KEE, 2019, p. 116). As instruções

Matta-Clark elabora, então, em dezembro de 1975, um importante texto que, conforme menciona Lee (2000, p. 123), pode ser interpretado tanto como “um gesto de autodefesa quanto uma deliberada provocação aos que interpretam e fazem cumprir a lei”. A resposta polêmica, que divergia do caminho conciliatório desejado por Ordover, ao mesmo tempo que condiz com as atitudes e posicionamentos de Matta-Clark, inicia com uma declaração[41] do artista sobre seu entendimento sobre arte:

> Minha compreensão da arte em um contexto social é a de um ato humano essencialmente generoso e uma tentativa individualmente positiva de encontrar o mundo real por meio da interpretação expressiva. O valor da arte a partir do quanto ela oferece e às vezes floresce, em nosso sistema, está tão intimamente relacionado às crenças ocidentais nos direitos individuais de livre expressão que se pode falar com precisão do estado da arte como uma medida do estado de liberdade em nossa sociedade. É sobre tais convicções fundamentais que abordo meu trabalho, esperando aqui esclarecer através de uma discussão sobre a intervenção artística no tecido urbano de Nova York tais convicções (Matta-Clark, 1975e, pp. 184-185)

O trecho em específico é significativo para apreender a visão de Matta-Clark sobre a responsabilidade social da arte. No entanto, segundo Richard (2019, p. 359), a passagem em questão deve ser compreendida a partir do contexto que a provoca: a tentativa de resistir à punição das autoridades municipais. Segundo a autora, em outras ocasiões, a mensagem que Gordon transmite a respeito da contribuição dos artistas para a luta social adquire um tom diverso – mais familiar a Matta-Clark, que pode ser exemplificado a partir do seguinte excerto, extraído de um dos trabalhos do artista:

> ATRAVESSANDO OS LIMITES
> [...]
> A ALEGRIA DE SE SAFAR
> UMA DEVOÇÃO COMPLETA A ESCAPAR
> ATRAVESSANDO SE MOVENDO
> ESCAPANDO (Matta-Clark *apud* Richard, 2019, p. 361)

No entendimento de Richard (2019, p. 362), é justamente no limiar entre os dois textos que podemos situar o posicionamento de Matta-Clark, na consideração da arte como um “vetor de ruptura social produtiva”. A perspectiva do artista apontaria, assim, para a direção de uma liberdade que não se caracteriza por ser “centralmente planejada, mas em um espírito de *alegre transgressão”* (Richard, 2019, p. 361). É justamente em termos de “espírito” que Gordon visualiza uma semelhança entre sua arte e o dadaísmo, uma expressão que apresenta forte relação com seus métodos de escrita: “A devoção do dadaísmo à imaginativa ruptura da convenção é uma força libertadora essencial. Não consigo imaginar como o Dada se relaciona estilisticamente com meu trabalho, mas em espírito ele é fundamental”[42].

de Ordover a Matta-Clark teriam sido no sentido de “ampliar as intenções artísticas e relacioná-las com suas teorias sobre arte e esse tipo de arte. Com efeito, que seja uma declaração que aparentará uma cooperação, mas não oferecerá a eles uma confissão perante o mundo” (RICHARD, 2019, p. 361).

41 No livro “*Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook”,* o texto de 1975 ganha o título “In Defense of Pier 52”. Em outras fontes bibliográficas, o mesmo escrito pode ser referido como “My understanding of art...”, frase que inicia a declaração original de Matta-Clark.

42 Matta-Clark, 1975a, p. 213.

Conforme aponta Kee (2019, p. 123), *Day’s End* representaria, para Matta-Clark, de que forma ações não mercantis poderiam tornar-se uma solução à administração municipal fracassada, uma vez que a obra compreende um “uso mais otimizado de recursos do que a negligência disfarçada de não uso”. Apropriando-se de uma arquitetura que sofria um processo de abandono irrefutável, Matta-Clark intenciona, com sua arte, que “os cidadãos, e artistas em particular, tivessem a oportunidade de realizar o que o Estado e suas instituições haviam falhado em fazer” (Kee, 2019, p. 123). De volta ao texto em que promove a defesa de *Day’s End,* Gordon prossegue sua declaração incitando uma discussão a respeito do abandono de estruturas que poderiam ser conferidas ao uso público, bem como a negligência das autoridades responsáveis:

> Entre as condições com as quais meu treinamento e inclinação pessoal me ensinaram a lidar, estão a negligência e o abandono. Essas são palavras que, quando aplicadas a crianças ou a seres humanos de qualquer idade, evocam um profundo apelo ao alarme e retificação; no entanto, quando ocorrem em proporções massivas por todo o ambiente urbano, evocam apenas a ambivalência e inação burocrática ou jurídica. [...] No meio desse estado de coisas, parece estar dentro dos direitos de um artista ou qualquer outra pessoa entrar em tal local com o desejo de melhorar a propriedade, de transformar a estrutura no meio de seu horrível estado criminoso em um lugar de interesse, fascínio ou valor. Também por conta da óbvia negligência, não há razão pela qual uma pessoa imagine que haja um proprietário ainda interessado em tal propriedade, apenas um lote abandonado que precisa ser limpo e reordenado para mais usos positivos possíveis (Matta-Clark, 1975e, p. 185).

Richard detecta, sob este ponto de vista, que as ações de Matta-Clark adquirem potência na medida em que reivindicam a favor do “direito de violar normas”. A autora pontua que “romper, seja fisicamente, *voyueristicamente* ou linguisticamente, com o estado de questões estabelecidas, é aproveitar-se da prerrogativa do artista como um antagonista cultural” (Richard, 2019, p. 419). Este movimento ambicionado por Matta-Clark representaria, mais do que um feito individual, um convite à coletividade para impor-se contra a determinação de barreiras – no caso de *Day’s End,* um acesso negado da população ao espaço público, à arquitetura e à arte. O tópico pode estender-se tanto aos limites fisicamente estabelecidos quanto ao conjunto de barreiras sociais e econômicas, inibições e restrições. “há tanta coisa em nossa sociedade que pretende intencionalmente a negação: *negar a entrada, negar a passagem, negar a participação”* (Matta-Clark, 1975a, p. 217).

Sobre a declaração enviada pelo artista, não existem registros de algum tipo de resposta ao texto de Gordon por parte da cidade de Nova York, e sobre ele não recaiu qualquer tipo de responsabilização com a Justiça. Apesar do clamor de Matta-Clark em manter sua intervenção aberta ao livre acesso do público, outros registros apontam que em fevereiro de 1976 a estrutura ainda permanecida interditava, em uma atitude que Gordon define como um “absurdo burocrático”[43].

A intervenção no píer sinaliza, portanto, um importante marco com relação aos *building cuts* de Matta-Clark. Em especial, por permitir ao artista manifestar explicitamente o viés político de suas intervenções, um atributo já latente nos trabalhos de Gordon,

43 “Essa contradição entre vandalizar meu trabalho – torna-lo apto (seguro) para a circulação pública enquanto o mantém fechado ao público faz de sua história um retrato notável do absurdo burocrático”. Carta de Matta-Clark à Wolfgang Becker, 2 de fevereiro de 1976, em: OWENS; URSPRUNG, 2022, p. 199.

mas que se tornaria também parte indissociável dos *building cuts.* Ao visualizá-los novamente sob a ótica de Wigley (2018, p. 139), ou seja, como um experimento em curso, poderíamos afirmar que nos cortes realizados em residências o sistema a ser desmantelado era representado pelos elementos físicos de fronteiras: portas, janelas, fachadas, chão, teto.

Por outro lado, a obra do Píer 52 participa do período em que Matta-Clark ataca as contradições visíveis do sistema de planejamento urbano e as instituições que o amparam – um pensamento já detectável no grupo *Anarchitecture* – por meio das extrações físicas. Em entrevista à Judith Kirshner, em 1978, o artista se referiria ao corte como um "importante mecanismo de desenho capaz de redefinir situações espaciais e componentes estruturais (Matta-Clark, 1978, p. 281).

A questão formal, no entanto, não deve ser analisada despida de um contexto social, pois, conforme vimos, ao romper a sintaxe estrutural dos edifícios, o artista atinge também todo o sistema que a produz; um sistema que abrange relações urbanas, sociais, históricas, culturais e econômicas. Os edifícios, para Matta-Clark, representam um tipo de "microevolução, ou algum tipo de expressão totalmente internalizada de um desenvolvimento total genético ou evolutivo (Matta-Clark, 1978, p. 299). Esta visão, somada às experiências do artista na dinâmica cultural de Nova York, reforçam a ideia de que o corte trata de desfazer, igualmente, estruturas compostas por relações muito mais complexas e imbricadas de desatar.

Neste ponto de vista, a partir de uma perspectiva ampliada do corte, ganha força a visão da obra de Matta-Clark sobre edifícios abandonados como um ato essencialmente político, que visa estabelecer um posicionamento não apenas a respeito da ressignificação do patrimônio industrial, mas uma resistência contra a "obsessão higienista em nome de uma remodelação que varre o pouco que existe de um passado americano para dar lugar a calçadas e estacionamentos" (Matta-Clark, 1978, p. 282).

Situados, portanto, no contexto geral da arquitetura e planejamento urbano, os *building cuts* de Gordon atingem questões latentes ao espaço urbano, como o esvaziamento dos centros, gentrificação e políticas habitacionais e de preservação sem, no entanto, ignorar o contexto individual de cada edificação. No caso de *Day's End,* a arquitetura dos espaços públicos e ambientes de convívio social é questionada por meio de cortes que potencializam outras possibilidades de conformação espacial e de readequação do uso de edificações históricas a um uso mais condizente com a realidade contemporânea do espaço urbano.

Referências

ARCHER, Michael. *Art since 1960.* 3. ed. Londres: Thames & Hudson, 2015.

KEE, Joan. Claims for Defiance: Gordon Matta-Clark's Domains: Art for the Taking. *In:* KEE, Joan. *Models of Integrity: Art and Law in Post-Sixties America*. Berkeley: University of California Press, 2019. Cap. 3. p. 116-125.

LEE, Pamela M. *Object To Be Destroyed: The Work of Gordon Matta-Clark*. Cambridge: The MIT Press, 2000.

LÓPEZ, Olga Fernández. Partisan Dilemmas Between Activism and Socially Engaged Art: Situations In Loisaida at the end of the Seventies. Artl@S Bulletin, [S.I.], v. 11, n. 1, pp. 82-94, Spring 2022.

MATTA-CLARK, Gordon. Entrevista concedida a Liza Bear, *"Gordon Matta-Clark - Splitting: The Humphrey Street Building*", publicada na revista *Avalanche,* no. 10 em dezembro de 1974. *In:* OWENS, Gwendolyn; URSPRUNG, Philip (ed.). *Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook.* Berkeley: University of California Press, 2022, pp. 95-104. Entrevista de 1974.

MATTA-CLARK, Gordon. Entrevista concedida a Donald Wall, 'Gordon Matta-Clark's Building Dissections', publicada na revista *Arts Magazine*, vol. L, no. 9, maio de 1976, pp. 74-79. In: OWENS, Gwendolyn; URSPRUNG, Philip (ed.). *Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook*. Berkeley: University of California Press, 2022, pp. 208-217. Entrevista de 1975a.

MATTA-CLARK, Gordon. Transcrição da entrevista concedida à Donald Wall, 'Gordon Matta-Clark's Building Dissections'. In: OWENS, Gwendolyn; URSPRUNG, Philip (ed.). *Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook*. Berkeley: University of California Press, 2022, pp. 135-153. Entrevista de 1975b.

MATTA-CLARK, Gordon. Proposal to the Workers of Sesto San Giovanni, Milan. *In:* OWENS, Gwendolyn; URSPRUNG, Philip (ed.). *Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook*. Berkeley: University of California Press, 2022, pp. 189-190. Carta de 1975c.

MATTA-CLARK, Gordon. Carta à Robert Lendenfrost, do programa de Arte e Design do Wolrd Trade Center, Nova York, 21 de janeiro de 1975. *In:* OWENS, Gwendolyn; URSPRUNG, Philip (ed.). *Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook*. Berkeley: University of California Press, 2022, pp. 124-125. Carta de 1975d.

MATTA-CLARK, Gordon. In Defense of Pier 52. *In:* OWENS, Gwendolyn; URSPRUNG, Philip (ed.). *Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook*. Berkeley: University of California Press, 2022, pp. 184-186. Escrito de 1975e.

MATTA-CLARK, Gordon. Entrevista com Judith Russia Kirshner, publicada em 1993. *In:* OWENS, Gwendolyn; URSPRUNG, Philip (ed.). *Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook*. Berkeley: University of California Press, 2022, pp. 292-309. Entrevista de 1978.

NUNES, Kamilla. *Espaços Autônomos de Arte Contemporânea.* Rio de Janeiro: Editora Circuito, 2013.

O'NEILL, Elena. "Ideias-em-forma: intervenções de Gordon Matta-Clark". *Revista Artes & Ensaios – Pós-Graduação em Artes Visuais EBA/UFRJ*. Ano XV, n. 17, pp. 95-103. Rio de Janeiro, 2008.

OWENS, Gwendolyn; URSPRUNG, Philip (ed.). *Gordon Matta-Clark: An Archival Sourcebook*. Berkeley: University of California Press, 2022.

RICHARD, Frances. *Gordon Matta-Clark: Physical Poetics*. Oakland: University of California Press, 2019.

RÍOS, Mónica; LABBÉ, Carlos; CENTENO, Martín (ed.). *Art Cards/Fichas de Arte: Gordon Matta-Clark*. Santiago: Sangría Editora, 2013.

SHKUDA, Aaron. *The Lofts of SoHo: Gentrification, Art, and Industry in New York, 1950-1980*. Chicago: University of Chicago Press, 2016.

URSPRUNG, Philip. Anarchitecture: Gordon Matta-Clark and the Legacy of the 1970s. In: YEE, Lydia. *Laurie Anderson, Trisha Brown, Gordon Matta-Clark: Pioneers of the Downtown Scene*. Londres / Nova York: Prestel, 2011, pp. 133-141. Catálogo.

WALKER, Stephen. *Gordon Matta-Clark: Art, Architecture and The Attack on Modernism*. Londres/Nova York: I.B. Tauris, 2009.

WIGLEY, Mark. *Cutting Matta-Clark: The Anarchitecture Investigation*. Zurique: Lars Müller Publishers, 2018.

YEE, Lydia. When the sky was the limit. In: *Laurie Anderson, Trisha Brown, Gordon Matta-Clark: Pioneers of the Downtown Scene*. Londres / Nova York: Prestel, 2011, pp. 13-27.

MAPEAMENTO DO PROCESSO PRODUTIVO DA FÁBRICA DE MOSAICOS DE PELOTAS
Patrimônio Industrial no Rio Grande do Sul

MAPPING THE PRODUCTION PROCESS OF THE PELOTAS MOSAIC FACTORY
Industrial Heritage in Rio Grande do Sul

Arthur Thiago Thamay Medeiros[1] e Fabio Pinto da Silva[2]

Resumo
O presente artigo aborda a relevância dos ladrilhos hidráulicos e do processo de fabricação desse artefato, como expressões do patrimônio cultural material e imaterial, em virtude da preservação das técnicas tradicionais de fabricação transmitidas ao longo das gerações. O estudo focou na Fábrica de Mosaicos de Pelotas, reconhecida como patrimônio industrial no Rio Grande do Sul, visando mapear seu processo produtivo. A pesquisa, de natureza exploratória, empregou recursos fotográficos e fontes documentais para compreender detalhadamente a produção dos ladrilhos hidráulicos. A falta de material científico sobre o tema destaca a importância desse registro, contribuindo para o aprofundamento do conhecimento técnico nesse campo. A metodologia envolveu uma visita técnica à fábrica e a utilização de equipamentos como câmera fotográfica e smartphone para documentação. Esse estudo contribui para a compreensão do patrimônio cultural, destacando a importância da documentação para a perpetuação do conhecimento técnico e artístico envolvido na produção.
Palavras-chave: ladrilho hidráulico, revestimento artesanal, processo de fabricação, patrimônio industrial.

Abstract
This article addresses the relevance of hydraulic tiles and the manufacturing process of this artifact as expressions of tangible and intangible cultural heritage, due to the preservation of traditional manufacturing techniques passed down through generations. The study focused on the Pelotas Mosaic Factory, recognized as an industrial heritage site in Rio Grande do Sul, aiming to map its production process. The research, of an exploratory nature, used photographic resources and documentary sources to understand in detail the production of hydraulic tiles. The lack of scientific material on the subject highlights the importance of this record, contributing to the deepening of technical knowledge in this field. The methodology involved a technical visit to the factory and the use of equipment such as a camera and smartphone for documentation. This study contributes to the understanding of cultural heritage, highlighting the importance of documentation for the perpetuation of the technical and artistic knowledge involved in production.

1 Doutor em Design e Tecnologia pelo Programa de Pós-Graduação em Design (UFRGS/2023), Mestre e Graduado em Design de Produto pela (UFCG/2018 e 2015). Professor Adjunto no DEGT/EBA/UFBA. Membro expert do CIPA Heritage Documentation, ICOMOS - BRASIL e TICCIH - Brasil. Docente permanente no PPGDesign da UFBA.
2 Doutor em Engenharia pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Minas (UFRGS/2011), Metalúrgica e de Materiais, Mestre em Engenharia pelo mesmo programa (UFRGS/2006) e Graduado em Engenharia Mecânica (UFRGS/2002). Professor Associado no DEG/FA/UFRGS. Consultor de órgãos de fomento: CNPq, CAPES e FAPERGS. Líder do grupo de pesquisa LDSM/UFRGS desde 2017 e coordenador do PGDESIGN/UFRGS desde 2021.

Keywords: hydraulic tile, handcrafted coating, manufacturing process, industrial heritage.

Introdução

Certas manifestações artísticas humanas se revelam nos detalhes decorativos de variados objetos do cotidiano. Os revestimentos, assim como outros bens integrados à construções de relevância cultural, assumem um papel decorativo vital, enriquecendo edificações e espaços públicos, como é o caso dos ladrilhos hidráulicos.

Os ladrilhos hidráulicos, também chamados de mosaicos por sua ligação visual com os mosaicos bizantinos, foram introduzidos globalmente nas construções a partir do século XIX. Sua denominação deriva do processo de imersão em água usado para a cura do cimento.

Produzidos artesanalmente, os ladrilhos têm métodos de fabricação transmitidos de uma geração para outra, visando a preservação das características técnicas. Sua relevância cultural ultrapassa a mera apreciação de padrões estéticos e formais, englobando também o conhecimento prático e as habilidades envolvidas na fabricação, apesar da introdução de novas tecnologias no processo produtivo.

Em razão disso, o ladrilho hidráulico também é um representante do próprio patrimônio cultural que deve ser preservado em sua dimensão material (o artefato) e imaterial (o processo de produção artesanal). Desde a sua concepção, os ladrilhos desempenham um papel significativo na preservação da memória, pois carregam valores estéticos e de identidade local integrados aos patrimônios edificados.

Segundo o Dicionário do Patrimônio Cultural do IPHAN (Pereira Filho, 2015), a documentação de um bem cultural se refere às ações de coleta, processamento técnico e disseminação de informações. Em linhas gerais, os variados tipos de registros devem garantir a permanência da informação ao longo dos diferentes contextos históricos. O suporte em que as informações são registradas (fotografias, filmes, arquivos digitais ou impressos) e o gênero (textuais, audiovisuais, fotográficos, iconográficos), devem estar vinculados a finalidade da documentação, destacando sua função científica, social e cultural. Atualmente, a documentação extrapola a dimensão do suporte em direção à informação, distanciando-se de seu suporte físico, comumente o papel e o livro, e abre caminho para a formação da memória da humanidade, independente dos formatos e suportes em que são registrados (Tanus; Renau; Araújo, 2012, p. 159-160).

O objetivo da pesquisa foi mapear o processo produtivo da Fábrica de Mosaicos de Pelotas, partindo da premissa que a fábrica é considerada patrimônio industrial do Estado do Rio Grande do Sul, por ser a fábrica de ladrilhos mais antiga do Brasil em funcionamento.

Na etapa da pesquisa bibliográfica, não foram encontradas muitas referências sobre esta tipologia de revestimento. Há uma imprecisão em sua origem e poucos estudos com os procedimentos técnicos do processo de fabricação.

A pesquisa, de natureza exploratória (Gil, 2008), utilizou ferramentas como registro fotográfico e fontes documentais para obter um amplo e detalhado conhecimento do objeto de estudo – a Fábrica de Mosaicos de Pelotas.

Por consequência, a pesquisa registrou o processo produtivo da Fábrica, validando a ampliação do conhecimento técnico no fabrico do ladrilho hidráulico, visto que há uma

escassez de material científico e bibliográfico sobre o tema.

Os procedimentos metodológicos de coleta das informações, partiram de uma conversa preliminar com o arquiteto proprietário da Fábrica de Mosaicos, Rudelger Leitzke, que agendou uma visita técnica ao local. Em seguida, foram apresentadas as instalações da fábrica para um reconhecimento dos instrumentos, matérias-primas e etapas utilizadas no processo de fabricação. Os equipamentos utilizados foram uma câmera fotográfica para fotografia e gravação de vídeo, e um smartphone como aparelho complementar para vídeos, fotos e gravação de áudio.

Operacionalização dos Termos

Marconi e Lakatos (2003, p. 160) sugere que é importante elaborar a definição dos termos nos procedimentos de uma pesquisa, para tomá-los claros, compreensivos, objetivos e adequados, evitando que possam dar margem a interpretações errôneas. No contexto do ladrilho hidráulico, um item produzido em todas as regiões do Brasil, há uma diversidade de expressões linguísticas e termos utilizados para descrever os materiais e componentes relacionados a esse revestimento.

Para elucidar os termos mais empregados na presente pesquisa, fez-se necessário compilar uma lista das denominações. Em razão da parceria com a Fábrica de Mosaicos de Pelotas, para uma comunicação mais eficiente, optou-se por utilizar as nomenclaturas adotadas pela empresa. Em relação às ferramentas utilizadas para fabricação do ladrilho que são mencionadas mais amplamente ao longo do texto, são elas:

- **Placa** – apontado, na presente pesquisa, como *matriz* também é chamado por *prato* ou *base*;
- **Quadro** – também chamado de *bastidor*;
- **Molde** – também é chamado de *gabarito*, *fôrma* ou *estampa*.

Referencial Teórico

Partindo para as definições técnicas e históricas sobre o ladrilho hidráulico, fez-se importante explicitar os conceitos que envolvem os seguimentos do patrimônio cultural e industrial para se reafirmar a Fábrica de Mosaicos de Pelotas como um patrimônio industrial do Rio Grande do Sul. Este delineamento foi disposto para, posteriormente, ampliar a compreensão sobre o processo de fabricação do artefato.

Ladrilho hidráulico

O ladrilho hidráulico constitui um revestimento artesanal composto por cimento, agregados e pigmentos, amplamente usado em pisos e paredes. Conforme a NBR 9457 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2013, p. 1), é descrito como uma placa cimentícia paralelepípeda de dupla camada, prensada, com superfície lisa ou em baixo-relevo destinada ao tráfego.

Apesar da resistência e durabilidade, a camada superior do ladrilho é porosa, requerendo impermeabilização após a instalação. Ao contrário dos revestimentos cerâmicos que passam por queima em altas temperaturas, o ladrilho hidráulico cura-se somente por imersão em água.

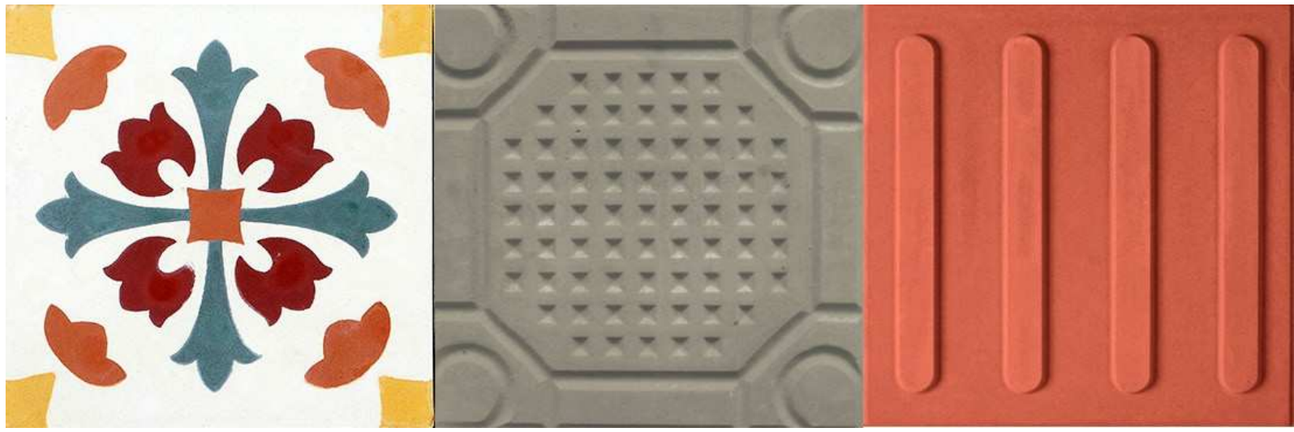


Figura 1 - Primeiro - ladrilho hidráulico interno; Segundo – externo; Terceiro – tátil. Fonte: elaborado pelos autores, 2024.

Medeiros e Melo (2018, p. 30) identificam três tipos de ladrilhos atualmente disponíveis no mercado: *interno, externo* e *tátil*. O interno é empregado em pisos, paredes e até móveis, o externo é comumente utilizado em ambientes ao ar livre sujeitos a diferentes condições climáticas, como calçadas, praças, garagens e rampas de estacionamento – devido à sua natureza antiderrapante mesmo em superfícies molhadas. Já os táteis são destinados à utilização externa para melhorar a acessibilidade de pessoas com deficiência visual, apresentando superfícies específicas e padronizadas (Figura 1).

A norma cita que o ladrilho hidráulico possui duas partes, com cerca de 2cm de espessura:

- Face superior: superfície exposta ao tráfego, lisa ou com texturas, podendo ou não ter sua camada superficial pigmentada;
- Face inferior[3]: face da peça em contato com a camada de assentamento.

A face superior é feita a partir de uma mistura de cimento Portland branco ou cinza – dependendo da cor, pó de mármore e pigmentos. Para cada cor, se houver, os pigmentos são misturados com água e colocados na seção correspondente de um molde. A face inferior, camada de base, é feita de uma mistura de cimento Portland cinza e areia.

Os ladrilhos hidráulicos possuem formato quadrado, hexagonal ou retangular com dimensões específicas conforme a norma:

a) comprimento nominal máximo de 400 mm, porém, as dimensões mais comuns encontradas no mercado é 200 x 200 mm;

b) largura nominal mínima de 100 mm;

c) espessura nominal mínima de 18 mm e máxima de 20 mm.

A matéria-prima principal utilizada na fabricação do ladrilho hidráulico é o cimento. A NBR 9457 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2013, p. 9), estabelece que a argamassa utilizada nas peças deve ser constituída de cimento Portland, agregados e água, sendo permitido o uso de aditivos e pigmentos. O cimento Portland pode ser de qualquer tipo e classe. Os agregados[4] podem ser naturais, industriais ou reciclados. A

3 A face inferior deve ser constituída de material poroso e apresentar condições que favorecem a aderência.
4 Segundo Bauer (2012, p. 63), agregado é o material particulado, não coesivo, de atividade química

areia peneirada é utilizada em granulação média e grossa. Os pigmentos devem ser de base inorgânica[5].

A água desempenha um papel fundamental nas fases finais da produção, sendo um elemento essencial na hidratação do cimento Portland. A cura do cimento é crucial para reduzir os efeitos adversos da evaporação prematura da água durante a fabricação dos ladrilhos hidráulicos, prevenindo a formação de fissuras e rupturas.

Apesar da produção em série e da mecanização, os ladrilhos hidráulicos são considerados produtos manufaturados, uma vez que o ladrilheiro supervisiona todo o processo de fabricação, inclusive a criação das ferramentas. Cada peça é elaborada individualmente, conferindo-lhe um caráter artesanal. Em muitos casos, o artesão, o ladrilheiro, imprime sua identificação pessoal ou da fábrica na face inferior das peças, adicionando unicidade a cada uma delas.

Recentemente, profissionais de áreas como arquitetura, engenharia e design têm demonstrado interesse crescente no uso desses revestimentos centenários como parte integrante do patrimônio cultural a ser preservado. Reconhecendo a interligação entre as dimensões material e imaterial, há uma compreensão da importância de salvaguardar tanto o processo de fabricação quanto o produto em si. Compreender as definições de patrimônio é crucial para contextualizar em qual categoria o processo de fabricação do ladrilho hidráulico está classificado.

Patrimônio Industrial

Os complexos industriais ao redor do mundo testemunham a atividade humana ao longo de processos antigos e contemporâneos de produção industrial. Muitos desses locais mantêm-se em operação, preservando a continuidade da história da humanidade, enquanto outros se tornaram vestígios arqueológicos, revelando atividades e tecnologias do passado. Em ambos os casos, tanto nos métodos de fabricação quanto na arquitetura dos espaços, o Patrimônio Industrial abrange dimensões imateriais, relacionadas aos ofícios, à memória e à comunidade.

A criação do campo de pesquisa do Patrimônio Industrial foi formalizada em 1978 durante a Conferência do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), realizada em Estocolmo, Suécia. Esse conceito enfoca os vestígios da indústria, abrangendo sítios industriais, estruturas, infraestrutura, maquinários, habitações, assentamentos, paisagens, produtos, processos, conhecimentos e habilidades incorporados, além do uso e da preservação desse patrimônio no presente. Engloba não apenas os remanescentes da Revolução Industrial, mas também precursores tradicionais de séculos anteriores, que evidenciam a crescente especialização técnica, a intensificação da capacidade produtiva e a expansão da distribuição e consumo para além dos mercados locais, marcando a ascensão da industrialização (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, 2014).

praticamente nula, constituído de misturas de partículas cobrindo extensa gama de tamanhos. O termo *agregado* é de uso generalizado na tecnologia do concreto; nos outros ramos da construção é conhecido, conforme cada caso, pelo nome específico: filer, pedra britada, bica-corrida, rachão, etc.

5 Os pigmentos utilizados na fabricação de ladrilhos hidráulicos devem ser completamente estáveis em relação aos álcalis, eficientes e resistentes às intempéries. A classe de colorantes é dividida em: pigmentos a base de óxido de ferro naturais e sintéticos. Os naturais são as hematitas (vermelho), limonitas (amarelos) e magnetitas (pretos). Já os sintéticos, possuem uma gama maior de cores e maior capacidade de pigmentação (CATÓIA, 2007, p. 28).

Figura 2 - Primeira sede da Fábrica de Mosaicos de Pelotas, fundada em 1914. Fonte: Mosaicos, 2024.

Esses elementos tangíveis são considerados objetos de estudo da arqueologia industrial, conforme destacado por Afonso e Carvalho (2015, p. 3). O movimento de preservação do legado industrial surgiu na Inglaterra na década de 1950, como resposta à destruição de muitas fábricas durante o período da Segunda Guerra Mundial.

Nos últimos anos, tem sido observado um aumento significativo na cooperação e colaboração entre diferentes setores e profissionais no campo da conservação, visando uma valorização maior do patrimônio industrial. Esse avanço tem sido atribuído a um conjunto de referências e diretrizes internacionais desenvolvidas pelo ICOMOS, além da implementação de recomendações e documentos internacionais, como a Convenção do Patrimônio Mundial aprovada pela UNESCO em 1972. Além disso, destaca-se a importância da Carta de Nizhny Tagil, aprovada durante a Assembleia-geral do TICCIH, realizada na Rússia em 2003, como um texto de referência reconhecido internacionalmente para orientar a proteção e conservação nessa área.

A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) define o que é o patrimônio industrial e ressalta sua importância para a memória coletiva, delineando a amplitude desse campo de pesquisa. Ela direciona os pesquisadores no dever de resgatar e investigar vestígios técnicos-industriais, equipamentos, produtos, registros institucionais e outros documentos provenientes de fontes primárias e secundárias.

Esses princípios foram reiterados na 17ª Assembleia Geral do ICOMOS em novembro de 2011 com a adoção dos Princípios de Dublin. Esses princípios estabelecem parâmetros para apresentação, comunicação, documentação e compreensão do patrimônio industrial, oferecendo diretrizes para o conhecimento, proteção, conservação e valorização das estruturas de patrimônio industrial em todo o mundo (Dublin, 2011). Relacionando os temas *Patrimônio Industrial* e *Ladrilho Hidráulico*, busca-se

Figura 3 - Atual prédio da Fábrica de Mosaicos. Fonte: elaborado pelos autores, 2024.

compreender como esse patrimônio continua em uso e de que maneira ele representa um processo ativo que dá continuidade à história da produção desse tipo de revestimento no Rio Grande do Sul, por meio da Fábrica de Mosaicos de Pelotas.

O patrimônio industrial: Fábrica de Mosaicos de Pelotas – RS

O rico legado arquitetônico que compõe a paisagem urbana de Pelotas, situada no interior do Rio Grande do Sul, destaca-se pela variedade de materiais de construção empregados. Na suntuosidade das edificações, desde as ferragens dos gradis dos guarda-corpos das sacadas até os muros e portões em ferro fundido das residências, os ladrilhos hidráulicos se destacam tanto nas moradias quanto nos passeios públicos. Falar sobre ladrilho hidráulico no Rio Grande do Sul é associar diretamente à cidade de Pelotas, especialmente à sua primeira fábrica desse tipo de revestimento, a Fábrica de Mosaicos, fundada em 1914 por Arquimino Peres, um imigrante português. Antes disso, o revestimento era importado da Europa. Durante o auge econômico da cidade, cerca de dezesseis fábricas de ladrilhos hidráulicos operavam na região.

Inicialmente localizada na Rua Marechal Deodoro, número 1011, no Centro da cidade, a antiga fábrica hoje abriga um estabelecimento comercial de serviços alimentícios, mantendo a mesma arquitetura em sua fachada. A atual localização da Fábrica de Mosaicos é na Rua Barão de Santa Tecla, 877, também no Centro de Pelotas (Figura 2).

Na década de 1990, a fábrica foi adquirida pelo arquiteto Rudelger Leitzke. Atualmente, a Fábrica de Mosaicos concentra-se principalmente na produção de ladrilhos internos decorados, exportando esse tipo de ladrilho hidráulico para vários estados brasileiros

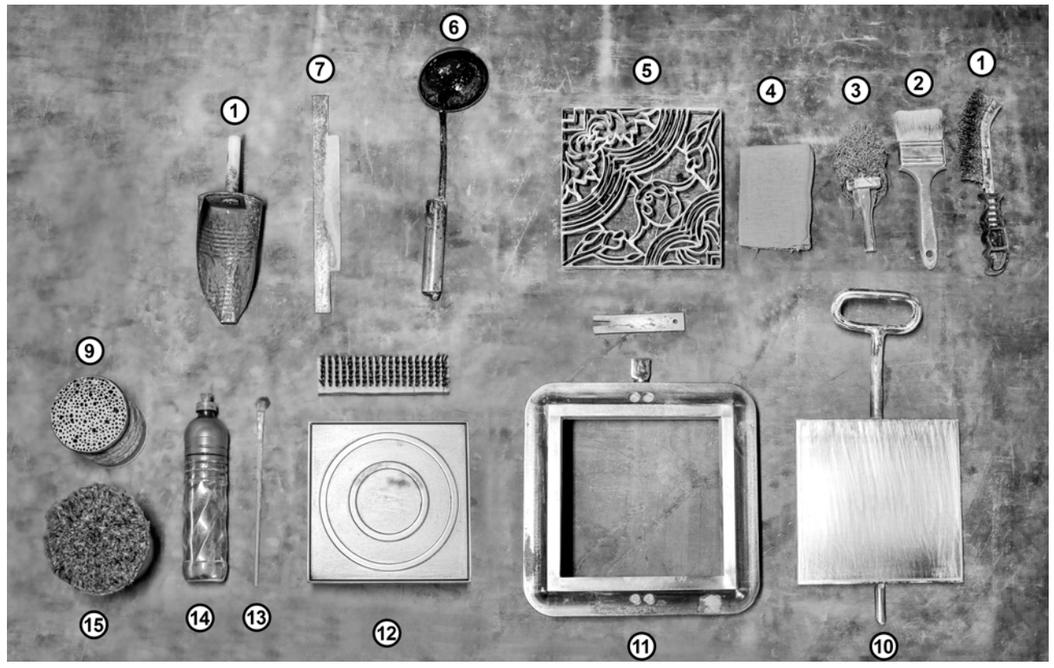


Figura 4 - Instrumentos e ferramentas de fabricação do ladrilho hidráulico. Fonte: elaborado pelos autores, 2024.

e também para o exterior. Suas peças são comercializadas em lojas que revendem o produto em Porto Alegre, mantendo viva a tradição da fabricação e uso desse revestimento no Rio Grande do Sul. Isso garante que a fábrica continue sendo um patrimônio industrial de Pelotas.

Ao longo do tempo, a Fábrica de Mosaicos estabeleceu um histórico na produção de ladrilhos para imóveis considerados patrimônio histórico. Em 2000, forneceram ladrilhos para a restauração do piso de ladrilho hidráulico do andar superior do Paço dos Açorianos em Porto Alegre, além de algumas peças de substituição para o piso da Pinacoteca Aldo Locatelli, que está localizada no mesmo edifício. Essa contribuição destaca o compromisso da empresa com a tradição e conservação dos bens integrados ao patrimônio cultural do Rio Grande do Sul.

Mapeamento do processo produtivo da Fábrica de Mosaicos de Pelotas: ferramentas auxiliares e etapas de fabricação

Nesta fase, o mapeamento do processo produtivo da Fábrica de Mosaicos de Pelotas foi realizado com o intuito de documentar minuciosamente o método de fabricação do ladrilho hidráulico. Esse processo visou identificar e registrar os equipamentos, as matérias-primas e as técnicas específicas utilizadas na produção desse revestimento.

Para isso, fez-se necessário uma visita ao local (Figura 3) para reconhecer a cadeia produtiva da empresa, as etapas seguidas pelos ladrilheiros, os instrumentos empregados e os materiais utilizados na produção. Foi produzido um vídeo apresentando os equipamentos, materialidade e o processo de fabricação do ladrilho hidráulico, que

pode ser visualizado, clicando aqui[6].

O ladrilho hidráulico, originalmente de natureza manufaturada, é produzido por etapas que necessitam de uma série de ações para à execução de cada peça. Para compreender o processo de fabricação, foi necessário acompanhar junto a Fábrica de Mosaicos os estágios da produção e também verificar a função dos equipamentos e ferramentas utilizadas para seus devidos usos (Figura 5).

Uma parte significativa dessas ferramentas é elaborada de maneira rudimentar pelos próprios ladrilheiros, utilizando-se do reaproveitamento de outros objetos conforme descrito na Tabela 1. Devido às características manufatureiras da produção, a quantidade diária e individual de ladrilhos fabricados na Fábrica de Mosaicos é relativamente baixa, e o ciclo de produção de um produto leva entre vinte e vinte e oito dias, resultando em uma baixa otimização do tempo de produtividade.

1.	Instrumento metálico – ***Escova***, utilizado para limpeza do *quadro*;
2.	***Pincel*** utilizado para remover as rebarbas/excessos dos ladrilhos;
3.	***Escova*** com cerdas plásticas para limpeza do ***Quadro***;
4.	***Flanela*** para polir a ***Placa*** para receber o óleo;
5.	***Molde*** utilizado para separar cada massa pigmentada no momento da modelagem. O material para confecção pode ser de bronze ou latão e suas partes são fixadas por soldas;
6.	***Concha*** utilizada para espalhar a massa pigmentada na ***Placa*** para a confecção de ladrilhos lisos e também para colocar a tinta no ***Palhinho*** para distribuição no *molde*;
7.	O ***Medidor*** é utilizado na distribuição e nivelamento do cimento;
8.	***Palhinho***, ferramenta utilizada para despejar a massa pigmentada no *molde*;
9.	A ***Saranda*** é uma lata que contêm pequenos furos na parte inferior, servindo para despejar o secante (areia seca e cimento) após a adição da massa pigmentada;
10.	Peça de aço chamada de ***Placa***;
11.	Peça metálica chamada de ***Quadro*** tem a função de um esquadro e também de nivelador do ladrilho;
12.	***Tampa*** de material metálico com peso elevado utilizada na prensagem;
13.	Caso haja necessidade, pode-se usar um pequeno ***pincel*** para pequenos ajustes da gravura ou retirar resíduos;
14.	***Garrafa*** com óleo desmoldante (querosene e óleo de linhaça);
15.	Lata com feltro chamada ***Boneca*** usada para aplicar na base de ferro o óleo desmoldante.

Tabela 1 - Nomenclatura de cada instrumento e ferramenta de fabricação do ladrilho hidráulico. Fonte: elaborado pelos autores, 2024.

Para a produção cotidiana do ladrilho interno decorado, são estabelecidas metas específicas: 200 unidades por dia para ladrilhos com 1 cor, 137 unidades por dia para os de 2 cores, 110 unidades por dia para os de 3 cores e 99 unidades por dia para os de 4 cores. Além disso, há a possibilidade de personalização das peças, permitindo a intervenção direta do consumidor no processo de produção. Como os ladrilhos são feitos por encomenda, os clientes têm a liberdade de escolher modelos, cores e até mesmo desenhos conforme suas preferências.

Após reconhecer todas as ferramentas e matérias-primas que compõem o arranjo produtivo, foram identificados os atores da cadeia produtiva do ladrilho hidráulico na Fábrica de Mosaicos (Figura 5).

6 https://youtu.be/XE2WvnSdYHs

Figura 5 - Cadeia produtiva da Fábrica de Mosaicos. Fonte: elaborado pelos autores, 2024.

No primeiro nível do processo produtivo, o principal material utilizado, o cimento, é adquirido de fornecedores locais no próprio estado em embalagens de 50 kg. O cimento branco, por sua vez, possui o centro de distribuição mais próximo localizado em Santa Catarina. Os pigmentos (Figura 7) utilizados são da linha Bayferrox, fabricados pela empresa alemã LANXESS, e são adquiridos por meio de importação. O Pó de Mármore é proveniente de Taubaté, São Paulo. Quanto aos demais materiais, a água utilizada é encanada, e a areia, que é a matéria-prima de menor custo para a empresa, é extraída na própria cidade. Além disso, ferramentas como carrinhos de mão, pás e baldes são facilmente adquiridas no comércio local.

Durante o processo de secagem da areia, todo o material é descarregado no depósito e posteriormente espalhado pelo chão da fábrica (Figura 7). Esse procedimento é variável e depende das condições climáticas e das estações do ano. Em épocas com umidade relativa do ar elevada, o tempo de secagem pode oscilar entre 3 a 5 dias.

No segundo nível do processo, há uma interação interdisciplinar e interdimensional entre os designers de superfície, responsáveis pelo desenvolvimento dos padrões [7]bidimensionais, e o torneiro-mecânico, encarregado de transferir o desenho para o molde ou placa, conferindo-lhe uma forma tridimensional. As placas são fabricadas por empresas especializadas no estado, enquanto os moldes são confeccionados em aço inoxidável por profissionais da cidade de Pelotas.

Já no terceiro nível, ocorre a manutenção dos equipamentos essenciais para a fabricação do ladrilho hidráulico. As prensas hidráulicas (Figura 8) comportam até quatro trabalhadores, embora, normalmente, apenas dois estejam operando ao mesmo tempo. Estes trabalhadores, dispostos em um padrão quadrangular, realizam movimentos constantes em uma espécie de trilha deslizante em forma de cruz, onde é manuseado o conjunto composto pela placa, molde, quadro e tampa no processo de produção do ladrilho.

As prensas foram fabricadas por torneiros mecânicos da cidade de Pelotas, e são eles que realizam as manutenções quando necessário. As estações de trabalho contam com iluminação artificial direta por meio de pendentes. As ferramentas passam por manutenções diárias realizadas pelos próprios ladrilheiros.

7 Medeiros e Melo (2018, pág. 35, grifo nosso) classificou os padrões de ladrilhos hidráulicos em: categoria dos figurativos subdividido em naturais (com elementos que visualmente remetem à natureza, advindos da flora); a segunda categoria são os abstratos divididos em geométricos (a partir de uma precisa composição de formas geométricas) e orgânicos (criados livremente a partir de unidades específicas).

Figura 6 - Pigmentos orgânicos e inorgânicos e suas possibilidades cromáticas. Fonte: elaborado pelos autores, 2024. Figura 7 - Areia armazenada e colocada para secar. Fonte: elaborado pelos autores, 2024.

A fábrica substituiu as prensas manuais, conhecidas como *balancinhas*, que operavam por meio da rotação da alavanca na parte superior para realizar a prensagem do material. Nessas prensas, ao girar o contrapeso no sentido anti-horário, o peso aplicado era aproximadamente de 1,2 toneladas (Figura 9).

No quarto nível, os resíduos decorrentes da produção dos ladrilhos hidráulicos são coletados e tratados por cooperativas locais especializadas no gerenciamento de resíduos sólidos da própria cidade.

Já no quinto nível, relacionado à distribuição dos ladrilhos produzidos pela Fábrica de Mosaicos, há uma limitação logística e geográfica, sendo comum o envio do produto para os estados das regiões Sul e Sudeste[8].

Por fim, no sexto nível, o público-alvo consumidor dos ladrilhos fabricados pela Fábrica de Mosaicos é majoritariamente composto por arquitetos, designers, restauradores ou pessoas que apreciam esse tipo de revestimento, seja por uma conexão emocional ou pelas características visuais, originais e pela durabilidade do produto. Para projetos de restauração de bens imóveis patrimoniais, a empresa não participa diretamente de licitações, mas atua como prestadora de serviços para outras empresas especializadas nesse tipo de intervenção. A unidade de compra dos ladrilhos é o metro quadrado (m²).

8 Em conversa informal, o proprietário da Fábrica de Mosaicos Rudelger Leitzke informou que uma única vez houve uma encomenda para Salvador – BA e pela primeira vez, a fábrica está produzindo uma encomenda para exportação para um cliente do Uruguai.

Figura 8 - Estação de trabalho com prensa hidráulica. Fonte: elaborado pelos autores, 2024. Figura 9 - Antiga prensa manual utilizada pela Fábrica de Mosaicos. Fonte: elaborado pelos autores, 2024.

No decorrer das etapas do processo de fabricação dos ladrilhos hidráulicos da Fábrica de Mosaicos, observou-se que cada ladrilheiro possui um conhecimento técnico específico, embora todos sigam as mesmas etapas. Os profissionais mais experientes ensinam os mais novos. Todos os funcionários utilizam Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) durante as atividades na fábrica. Uma câmera fotográfica foi usada como ferramenta para registrar fotos e vídeos (Figura 10).

Na 1ª etapa do processo de fabricação do ladrilho hidráulico, ocorre a seleção do molde e da placa, juntamente com a preparação dos materiais essenciais, como o secante, a argamassa e os pigmentos.

A seleção do molde é crucial, pois determina o padrão de estampa, enquanto a placa define a gravura do ladrilho, podendo apresentar uma superfície lisa para ladrilhos de piso interno ou com relevo para ladrilhos externos.

Quanto aos materiais utilizados, o secante é uma mistura de areia grossa e cimento, enquanto a argamassa é composta por pó de pedra, cimento e areia fina, previamente misturados e peneirados. Os pigmentos são preparados pelos próprios ladrilheiros e dispostos em grandes recipientes, em porções adequadas para um dia de trabalho, de acordo com a demanda.

A formulação da massa pigmentada segue um padrão documentado e disponível na fábrica para consulta. A medição dos ingredientes é realizada com uma caneca, sendo comum a utilização de duas medidas de cimento para cada medida de pó de mármore. A adição de água é feita gradualmente, durante o processo de preparação da massa, seguindo uma abordagem empírica.

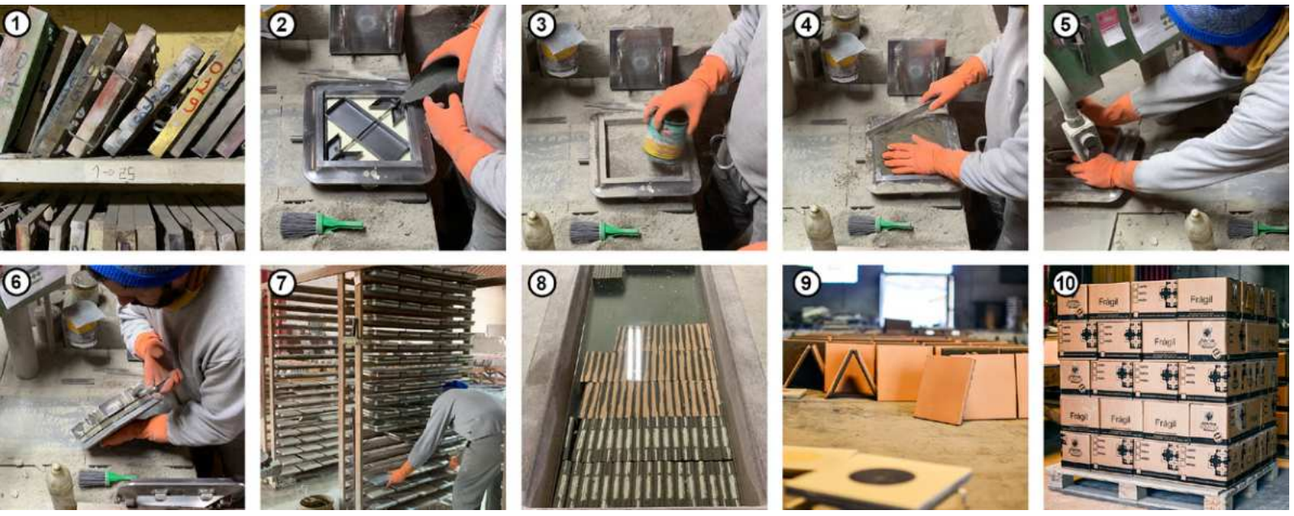


Figura 10 - Fotos da sequência do processo de fabricação. Fonte: elaborado pelos autores, 2024.

A criação da massa pigmentada segue a cor escolhida pelo cliente, com base no catálogo da empresa. O tipo de cimento utilizado impacta diretamente na tonalidade final: o cimento branco é empregado para cores mais intensas (como azul, vermelho, verde e amarelo), enquanto o cimento cinza é utilizado para cores menos vibrantes (cinza, preto e marrom). Para alcançar tonalidades específicas, é possível combinar mais de um pigmento.

Na 2ª etapa do processo, após a seleção, o ladrilheiro inicia limpando o molde, a placa e o quadro com os instrumentos (1) e (3), realizando a limpeza ao final de cada uso para eliminar quaisquer resíduos de areia ou cimento. Em seguida, aplica-se a boneca com óleo desmoldante (14) para revestir a placa e facilitar a etapa de desmoldagem. A mistura consiste em 2% de óleo de linhaça e 98% de querosene.

Nesta fase, é criada a camada superior utilizando cimento Portland branco ou cinza, pigmentos, pó de mármore e água. Após a preparação do conjunto, procede-se à inserção da massa pigmentada nas áreas delimitadas pelo molde, em ações repetitivas, seguindo o desenho específico de cada molde. Os pigmentos são inseridos nas seções correspondentes utilizando o palhinho (8), e a massa pigmentada é aplicada no palhinho com o auxílio da concha (6).

Quando não há gravações no ladrilho, o uso do molde não é necessário. Cada molde apresenta diferentes níveis de complexidade para a execução do processo. Geralmente, quanto maior a quantidade de cores, maior será o custo final do produto. A 3ª etapa envolve a retirada cuidadosa e rápida do molde após a adição das massas pigmentadas para garantir uma boa definição da gravação. Logo em seguida, o ladrilheiro imerge o molde em água para limpar quaisquer resíduos de pigmento. Após essa etapa, a saranda é usada para adicionar o secante, absorvendo toda a umidade da massa pigmentada. A quantidade de secante é aplicada empiricamente.

Na 4ª etapa, é aplicada uma camada de argamassa para formar a face inferior do ladrilho. Essa camada é composta por uma mistura homogênea de cimento Portland, areia e água. A proporção de matéria-prima utilizada nesta etapa é de uma medida de cimento para três medidas de areia úmida. A argamassa é aplicada manualmente e nivelada com um medidor. A quantidade de argamassa é ajustada empiricamente. Após essa etapa, o conjunto formado pela placa e o quadro é selado com a tampa para ser prensado na etapa seguinte, resultando em um conjunto com aproximadamente 25 kg.

Na 5ª etapa, o conjunto é prensado utilizando uma máquina de prensagem hidráulica. O processo envolve o deslocamento rápido do bloco até o compartimento do eixo da prensa. Em seguida, o ladrilheiro ativa o botão, aplicando uma pressão de 45 toneladas sobre o conjunto. Essa operação dura aproximadamente 5 segundos.

Na 6ª etapa, que consiste na remoção do ladrilho prensado e compactado, a Tampa é removida e o ladrilheiro afrouxa um parafuso localizado no quadro para retirar o ladrilho da Placa. Geralmente, outra peça de ladrilho curado, que foi rejeitada na inspeção final para controle de qualidade, é usada como base para este processo.

Na 7ª etapa, os ladrilhos produzidos são colocados horizontalmente em estantes por 24 horas. Esse período permite que as peças repousem sobre o ladrilho base, evitando deformações na peça recém-fabricada.

Na 8ª etapa, os ladrilhos são retirados das estantes e empilhados na vertical por um funcionário auxiliar. Eles são posicionados com a face superior de uma peça encontrando a face superior de outra e a face inferior com a face inferior, formando um conjunto. Esses ladrilhos são colocados em um tanque submerso em água por aproximadamente 12 horas para permitir que o processo de cura aconteça, possibilitando a absorção adequada da água pelos ladrilhos.

Na 9ª etapa, os ladrilhos são dispostos em bancadas e empilhados na vertical, geralmente em grupos de quatro peças, por um período de 25 a 30 dias. Este processo ocorre em um ambiente coberto, sem exposição direta à luz solar, porém com boa ventilação, permitindo que a secagem seja natural e gradual. Esse período é necessário para garantir que a evaporação da água presente nos ladrilhos ocorra de forma controlada, resultando em maior solidez e resistência do produto final.

Na 10ª etapa, os ladrilhos hidráulicos são cuidadosamente embalados para preservar sua integridade durante o transporte e até a aplicação no local desejado. São empacotados em caixas de papelão com dimensões de 30 x 22 x 22 cm, comportando até 13 unidades. Na superfície externa das embalagens, são impressos avisos de precaução como *Frágil*, além de informações detalhadas sobre a área correspondente de cada peça (canto, barra e miolo), total de unidades por embalagem, dados de contato e endereços físico e virtual da empresa.

Nesta fase, é realizada uma inspeção visual minuciosa das peças do lote para identificar qualquer defeito que possa comprometer o assentamento, o desempenho estrutural ou a estética do pavimento. São procuradas características como aparência homogênea, arestas nítidas, ângulos corretos, ausência de rebarbas, defeitos, delaminação e descamação.

Em situações em que são encontradas peças com defeitos, estas podem ser substituídas, mediante acordo entre o fornecedor e o cliente, a fim de manter a qualidade do lote adquirido. É importante ressaltar que, devido à natureza artesanal do processo de fabricação e às variações das matérias-primas, pequenas variações de coloração entre as peças do lote são admitidas.

Após a inspeção e eventual substituição das peças com defeito, os ladrilhos são acondicionados na vertical, com a face superior protegida por um plástico bolha de 30 micras, e a face inferior alinhada com a inferior das outras peças, garantindo uma embalagem segura e preservando a qualidade do produto até seu uso.

Através de um minucioso processo artesanal, a Fábrica de Mosaicos de Pelotas mantém viva a tradição na produção dos ladrilhos hidráulicos, não apenas como um produto de qualidade, mas também como um legado histórico-cultural. Desde a seleção dos moldes até o delicado acondicionamento das peças para entrega, cada etapa ressalta o cuidado, a perícia e o conhecimento técnico dos ladrilheiros, evidenciando a tradição e o comprometimento com a preservação desse patrimônio industrial no Rio Grande do Sul.

Discussões

A pesquisa sobre o processo de fabricação dos ladrilhos hidráulicos na Fábrica de Mosaicos revelou não apenas um aspecto técnico e artesanal, mas também uma rica contribuição ao patrimônio industrial brasileiro. Ao longo da análise, destacaram-se questões cruciais sobre a preservação do método de produção e o impacto da tradição sobre o design de superfícies.
A Fábrica de Mosaicos mantém viva a tradicional técnica de fabricação de ladrilhos hidráulicos, que remonta ao final do século XIX, preservando um método de produção que é, essencialmente, manual e empírico. Cada etapa do processo é executada com base em conhecimentos transmitidos por gerações, mantendo a singularidade dos produtos fabricados. Este caráter artesanal reflete a identidade cultural e a memória histórica da cidade de Pelotas, mas também levanta questões sobre os desafios da modernização e da sustentabilidade dessa prática, em face das inovações tecnológicas no setor. Embora a adoção de prensas hidráulicas tenha substituído as prensas manuais, a preservação do *modus operandi* tradicional ainda é fundamental para garantir a autenticidade dos produtos e a continuidade de seu legado.

O processo de fabricação na Fábrica de Mosaicos combina a herança das técnicas manuais com a modernização de certos equipamentos, como as prensas hidráulicas. A interação entre esses dois mundos — o artesanal e o industrial — evidencia um equilíbrio delicado, onde a preservação das práticas tradicionais convive com as necessidades de otimização e eficiência da produção. A utilização de moldes de aço inoxidável e a introdução de prensas hidráulicas são exemplos de inovações que contribuem para a melhoria da qualidade e da produtividade, sem comprometer a essência artesanal do produto final. No entanto, a introdução dessas tecnologias também gera questionamentos sobre o futuro da fabricação artesanal, especialmente no que diz respeito à transmissão de habilidades para as novas gerações de trabalhadores.

O estudo do processo de produção dos ladrilhos hidráulicos da Fábrica de Mosaicos destaca a importância da educação patrimonial como ferramenta essencial para garantir a preservação desse saber técnico. O entendimento do processo artesanal, bem como a valorização da técnica na formação de novos profissionais, se configura como um elemento crucial para a continuidade da produção e a manutenção do patrimônio cultural associado a essa prática. Em um contexto mais amplo, a preservação do patrimônio industrial não deve se restringir apenas à documentação e à conservação física dos objetos, mas também deve incluir a salvaguarda dos saberes e das práticas que deram origem a esses produtos. A inserção de discussões sobre o design de superfície e a história dos ladrilhos hidráulicos no ambiente educacional pode ampliar o entendimento sobre a importância do patrimônio industrial e estimular o interesse por sua preservação.

Os designers de superfície desempenham um papel fundamental na preservação e valorização do ladrilho hidráulico como patrimônio cultural. Sua capacidade de trabalhar com padrões bidimensionais, baseados em uma rica tradição estética, assegura que os produtos continuem sendo demandados no mercado contemporâneo, ao mesmo tempo em que preservam sua identidade histórica.

A produção artesanal de ladrilhos hidráulicos também se depara com questões contemporâneas de sustentabilidade. A utilização de materiais como o cimento, o pó de mármore e os pigmentos importados exige uma reflexão sobre a ecoeficiência do processo produtivo. A busca por alternativas mais sustentáveis, como a reutilização de resíduos da produção, é uma discussão importante para garantir a viabilidade da produção artesanal a longo prazo. Nesse sentido, a Fábrica de Mosaicos pode se beneficiar da integração de práticas sustentáveis em seu processo produtivo, como, por exemplo, utilizar resíduos da construção civil e outras práticas de incorporação, como estudadas por Ângulo (2005), Catoia (2007), John (2000) e Marques (2012).

Além da relevância para a documentação patrimonial, o método adotado nesta pesquisa, baseado em visitas técnicas, registros fotográficos e entrevistas com os trabalhadores, demonstra potencial de replicação em outras fábricas de ladrilhos artesanais e estabelecimentos de natureza semelhante. Tal abordagem contribui também para práticas educativas no ensino de design e arquitetura, ao proporcionar vivências empíricas e interdisciplinares com o patrimônio industrial ativo.

Considerações finais

Na busca por compreender de que maneira a presente pesquisa impacta no campo da educação patrimonial e a sua relevância em registrar e documentar a técnica centenária de fabricação do ladrilho hidráulico, é importante contextualizar o processo de produção da Fábrica de Mosaicos como uma herança do design de produto, exigindo a preservação, conservação e estabelecimento de meios para a permanência do que se tornou um patrimônio industrial. Além de ser um local de trabalho, a Fábrica de Mosaicos também é um espaço de memória, pois é a fábrica de ladrilhos mais antiga do Brasil em funcionamento.

Sendo assim, constatou-se que o processo de fabricação do ladrilho hidráulico na Fábrica de Mosaicos preserva o *modus operandi* tradicional. A fabricação envolve técnicas transmitidas ao longo de gerações de artesãos. Essas técnicas manuais conferem singularidade ao produto, por ser um processo empírico e que permanece seguindo o mesmo método produtivo.

Referências

AFONSO, Alcilia; CARVALHO, Júlia. Patrimônio industrial e território: Campina Grande e seu entorno. *Seminário Ibero-americano Arquitetura e Documentação*, 4. Anais. Belo Horizonte: UFMG, 2015.

ÂNGULO, Sérgio Cirelli. *Caracterização de agregados de resíduos de construção e demolição reciclados e a influência de suas características no comportamento mecânico de concretos.* 167 p. Tese (Doutorado) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 9457: Ladrilhos hidráulicos para pavimentação - Especificação e métodos de ensaio.* Rio de Janeiro, 2013.

CATOIA, Thiago. *Ladrilhos e revestimentos hidráulicos de alto desempenho*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Mestrado em Engenharia Civil, Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade Federal de São Paulo, São Carlos, 2007.

COMISSÃO INTERNACIONAL PARA A CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. *Memorando de entendimento ICOMOS/TICCIH.* Wales, Reino Unido, 2014.

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Patrimônio Cultural.* 2022. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218. Acesso em: 10 abr. 2024.

JOHN, Vanderley Moacyr. *Reciclagem de resíduos na construção civil: contribuição à me-todologia de pesquisa e desenvolvimento.* 2000. 102 p. Tese (Livre docência) - Departamento de Engenharia de Construção Civil, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

MARQUES, Jonathan de Souza. *Estudo do processo de produção de ladrilhos hidráulicos visando à incorporação de resíduos sólidos.* Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Edificações e Saneamento, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2012.

MEDEIROS, Arthur Thiago Thamay; MELO, Alcilia Afonso de Albuquerque. O design de superfície nos ladrilhos hidráulicos: um estudo do patrimônio industrial em Campina Grande - Paraíba. *Educação Gráfica,* Bauru, v. 22, n. 02, p.26-46, ago, 2018.

MOSAICOS, Fábrica de. *Fábrica de Mosaicos: nossa história.* Nossa história. Disponível em: https://fabricademosaicos.com.br/a-fabrica. Acesso em: 14 jul. 2024.

TICCIH. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial.* Julho, 2003.

UNESCO. *Convenção para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial.* Paris: UNESCO, 2003.

MARCOS TEÓRICOS E HISTORIOGRÁFICOS SOBRE UM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CIDADE DE SÃO PAULO
Companhia Antarctica Paulista

THEORETICAL AND HISTORIOGRAPHICAL FRAMEWORKS ON INDUSTRIAL HERITAGE IN THE CITY OF SÃO PAULO
Companhia Antarctica Paulista

***Diógenes Sousa*[1]**

Resumo
O presente artigo pretende, em linhas gerais, traçar a importância da Companhia Antarctica Paulista no espaço urbano da cidade de São Paulo. Além disso, o artigo tem como intenção mostrar alguns dos agentes responsáveis pelas mudanças ocorridas na cidade na passagem do século XIX para o século XX, com uma visão mais apurada que abrangerá a insurgente industrialização, a imigração, o comércio e os espaços de lazer, incluindo uma discussão sobre os marcos teóricos e historiográficos atinentes à preservação do patrimônio industrial.
Palavras-chave: Antarctica, São Paulo, patrimônio industrial, cervejaria.

Abstract
The present article aims, in general terms, to outline the importance of the Companhia Antarctica Paulista in the urban landscape of the city of São Paulo. Furthermore, the article intends to highlight some of the key agents responsible for the changes that occurred in the city during the transition from the 19th to the 20th century, with a more refined perspective encompassing the emerging industrialization, immigration, commerce, and leisure spaces. It also includes a discussion on the theoretical and historiographical frameworks related to the preservation of industrial heritage.
Keywords: Antarctica, São Paulo, industrial heritage, brewery.

1 Pós-Doutorando em História (Unifesp-EFLCH/2023), Doutor em História pelo Programa de Pós-Graduação em História (PUC-SP/2022), Mestre em Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PUC Campinas/2017) e Historiador (Unifesp-EFLCH/2014).

Leituras da cidade e da cerveja

Na virada do século XIX para o XX, como decorrência da II Revolução Industrial, os centros urbanos passaram a ser cada vez mais povoados em várias cidades do mundo, incluindo São Paulo. A migração de população do campo para a cidade permitiu uma série de reflexões que abarcam o campo das Ciências Humanas de modo que, ao longo do século XX, vê-se que uma gama de estudos acerca do tema está disponível a quem por ele se interessa.

Refletir sobre a cidade, contudo, não é privilégio dos homens contemporâneos, já que as cidades existem desde a Antiguidade como espaço de intervenção das ações humanas, apenas a forma como estes pensam diferem de seus antecessores, no tocante ao interesse de desenvolver uma sistematização que contemple uma maior reflexão sobre o fenômeno urbano. Em outras palavras, busca-se aqui um questionamento sobre a cidade que faça dela um campo específico do saber.

No caso de São Paulo, o campo de estudo aqui representado possui elementos para produção de identidade e de imagem para a cidade, que se transformou, num curto de espaço, se levado em consideração o momento em que praticamente a província manteve-se intacta, da chegada dos jesuítas em 1554 até o último quartel do século XIX. O historiador Eurípedes Simões de Paula[2] acredita até numa segunda formação da cidade, que passa de vila colonial à metrópole, elegendo o ano de 1872 como efeméride deste processo, ainda que com ressalvas:

> Depois de consultar estatísticas e vários livros, chegamos à conclusão de que pelo ano de 1872 começou a transformação de São Paulo. Mas, queremos, desde já, tornar claro que, sem certos fatos anteriores, absolutamente não se teria dado esse [sic] progresso, e que essa mudança não pode ser marcada em um dia certo, nem mesmo em determinado ano. E' o resultado conjugado de vários fatores [sic] políticos, econômicos e sociais (Paula, 1939, p.168).

Durante a administração de João Teodoro (1872-1875), praticamente metade das receitas da Província foram gastas para promover o embelezamento da cidade (Morse, 1958). Sendo assim, a cidade que tinha sua economia pautada pelo café, começa, paulatinamente, a formar o seu parque industrial, a princípio nos bairros da Água Branca e Lapa, na zona oeste, e Brás e Mooca, na zona leste, em função da proximidade com os rios e ferrovias que cortavam a cidade, uma vez que "as grandes transformações da cidade de São Paulo nessa mesma época devem, como o avanço do povoamento rural, ser vinculadas à ascensão do poder nessa classe de proprietários agrícolas, e ao controle total que eles tinham da economia do café"[3].

Contudo, com o fim da escravidão os fazendeiros de São Paulo necessitavam forçosamente de uma solução para a crise de mão-de-obra que eles imaginariam que houvesse em decorrência da abolição. Com isso, cresceu exponencialmente o número de imigrantes para o trabalho nas lavouras cafeeiras, pois "os fazendeiros e o governo consideravam o trabalho na indústria, comércio e outros serviços, e mesmo ocupações agrícolas que não a produção do café, prejudiciais ao objetivo básico,

2 PAULA, Eurípedes Simões de. *A Segunda Fundação de São Paulo. De pequena cidade à grande metrópole de hoje*. 1939. Em http://www.revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/017/A006N017.pdf Acesso em: 25/07/2014.
3 SZMRECSÁNYI, Tamás (org). *História Econômica da Cidade de São Paulo*. São Paulo: Globo – 2004, p.42.

sendo contraproducente uma política mais geral de povoamento do país”[4].

Ainda assim, sabemos que a imigração não ficará restrita aos campos de café, pois os imigrantes teriam papel fundamental nas questões que envolvem o cotidiano e a história urbana de São Paulo de uma maneira geral. Um exemplo desta participação maciça da imigração é descrita por Alfredo Moreira Pinto[5], um carioca estudante de Direito em 1870 e que retornou a São Paulo 30 anos depois, reforçando a presença italiana na formação da capital paulista:

> “*Era então São Paulo uma cidade puramente paulista; hoje é uma cidade italiana!!*
> *São Paulo quem te viu e quem te vê!...*
> *...Tinhas então as ruas sem calçamentos, iluminadas pela luz baça e amortecida de uns lampeões de azeite, suspensos a postes de madeira; tuas caras quasi todas térreas tinham nas janellas umas rótulas através das quaes conversavam os estudantes com as namoradas... Oh! Que de encantos tinhas naquelles bons tempos que não voltam mais!*
> *O Braz, a Moóca e o Pary eram então insignificantes povoados com algumas casas de sapê, que a medo erguiam-se no meio de espessos mattagaes; a Várzea do Carmo, o lugar escolhido para caçadas de cabritos...*
> *não posso mais dar-te o tratamento como tu; fidalga como és, mereces hoje o tratamento de excellencia. Está V. Excia completamente transformada, com proporções agigantadas, possuindo opulentos e lindíssimos prédios, praças vastas e arborizadas, mas todas calçadas”* (Pinto, 1979, p.10).

A elite paulistana, símbolo autoconstruído desta metrópole do café, almejava, então, uma cidade mais moderna e o governo de Antônio Prado Junior, como intendente e depois prefeito, de 1899 a 1911, foi o responsável pela construção de uma imagem internacional na capital paulista. De suma relevância é a abordagem acerca de um positivismo que pregava melhores condições de salubridade individual e pública. Nesse momento surgiam bairros cujos nomes já denotavam tal preocupação, por exemplo, Higienópolis e Saúde, o que demonstra o afastamento desta elite em relação aos bairros operários que se formaram em decorrência do número de indústrias instaladas em áreas marginalizadas socialmente naquela época, na cidade.

Dentre tantas indústrias instaladas em São Paulo, selecionamos esta para a produção deste artigo, devido a sua relevância nas relações sociais e sua colaboração direta para o crescimento da cidade. Em 1868, Louis Bücher, filho de uma família de cervejeiros alemães, instalou-se na cidade de São Paulo e abriu sua pequena cervejaria utilizando-se de milho, arroz e outros cereais. Já em 1882, Bücher associava-se a Joaquim Salles, proprietário de um abatedouro de suínos cujo terreno ficava nas proximidades do bairro da Água Branca e tinha o nome de Antarctica.

Bücher via em Salles a possibilidade de sucesso numa nova empreitada, uma vez que Salles possuía em seu abatedouro uma máquina de gelo, pois permitiria a fabricação da cerveja. Assim sendo, da união dos dois, surgiu em 1888, na Água Branca, a “Antarctica Paulista – Fábrica de Gelo e Cervejaria”, sob direção de Louis Bücher. Em

4 HOLLOWAY, Thomas H. *Imigrantes para o café*. Rio de Janeiro: Paz e Terra História, 1984, p.61.
5 PINTO, Alfredo Moreira. *A Cidade de São Paulo em 1900*. Coleção Paulística, vol. XIV. São Paulo: Governo do Estado – 1979, pp.-10.

Fachada da fábrica da Antarctica no bairro da Mooca, SP. Fonte: https://vejasp.abril.com.br/cidades/antarctica-paulista

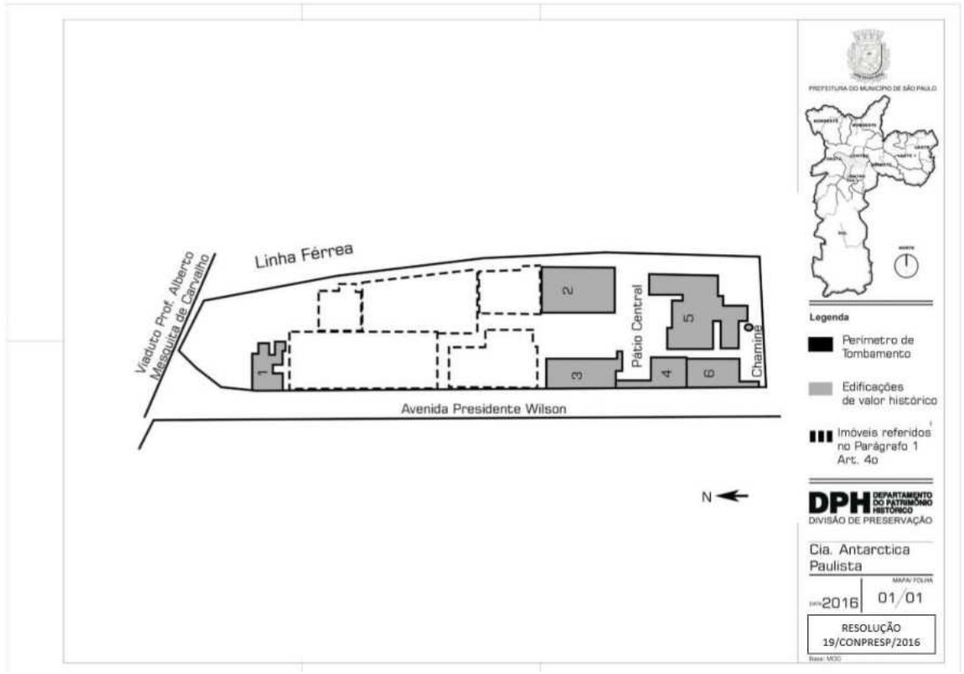
três anos, a empresa mudou seu nome para Companhia Antarctica Paulista, tornando-se uma sociedade anônima com mais de cinquenta acionistas e capital inicial de 2245 contos de réis (Santos, 2004), dentre os quais podemos citar João Carlos Antonio Zerrenner, alemão, e Adam Ditrik von Bülow, dinamarquês. Ambos eram proprietários da exportadora e corretora de café Zerrenner, Bülow e Cia., e importaram equipamentos alemães modernos para a cervejaria, aumentando, assim, sua produção.

Compete a este artigo mostrar que uma fábrica é muito mais do que um simples aparato industrial, uma vez que, tudo o que envolve a Companhia Antarctica Paulista faz parte de uma nova categoria de edificações que precisam ser analisadas, preservadas e estudadas, não só por suas características arquitetônicas, mas pela importância das sociabilidades ali impostas. “A arquitetura é a única, entre as artes maiores, cujo uso faz parte de sua essência e mantém uma relação complexa com suas finalidades estética e simbólica” (Choay, 2001, p. 230).

Analisar a Companhia Antarctica Paulista é, sobretudo, referenciar-se ao patrimônio industrial da cidade de São Paulo, constituído de um rico acervo que evidencia o desenvolvimento econômico e urbano da capital paulista alicerçado de remanescentes de estimado valor cultural, muitos já bastante modificados.

Baseado na leitura da Resolução 19/CONPRESP/2016, notamos que o complexo fabril existente no bairro da Mooca é composto pelos edifícios numerados de 1 a 4, que devem passar pelo processo de preservação da arquitetura e elementos externos, pelo edifício 5 que passa, além do processo citado acima, também por um processo de preservação de estruturas metálicas internas e externas, assim como o edifício 6.

Entre tais reminiscências, no centro da cidade, havia o Cine Central criado pela Companhia Antarctica Paulista, já que o mercado exibidor de filmes era um promissor local para a venda de seus produtos, bebidas alcoólicas e refrigerantes. O Cine foi inaugurado em 1916, na então Rua de São João, sendo vendido em 1921 ao governo federal onde seriam instalados a Delegacia Fiscal e a Circunscrição de Recrutamento.



Planta da Companhia Antarctica Paulista – Resolução 19/CONPRESP/2016
Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo, 2017.

Em 1948, a obra seria demolida para dar continuidade à Avenida Anhangabaú.

O Parque Antarctica, erguido no local de fundação da cervejaria, também fruto dessa política de viabilizar ao consumidor um lugar onde as bebidas produzidas pudessem ser consumidas, promovendo uma relação entre indústria e espaços de lazer, além de diversas práticas desportivas, inclusive sendo, em 1902, o palco da primeira partida de futebol oficial da cidade.

Também da Companhia Antarctica era o Bosque da Saúde, uma área coberta por vegetação residual da mata Atlântica, na qual se abriram algumas clareiras e trilhas, distante aproximadamente 6,5 km do centro da cidade e que era servida por linha de bondes elétricos.

Seguindo nesta de linha de análise, há a participação da família Zerrenner na construção do Hospital Alemão Oswaldo Cruz, de 1897, fruto da união de um grupo de senhoras alemãs que formaram um bazar no prédio da Escola Alemã na rua Florêncio de Abreu para angariar fundos para a criação do hospital. Anos mais tarde, a Zerrenner, Bülow & Co. emprestou a quantia de 325000$000 para a execução da obra, que ficou a cargo da Lindemberg, Alves & Assumpção.

Ao tratarmos sobre a história de uma fábrica, é indissociável a ideia da importância do movimento operário na formação do espaço urbano, desta maneira, buscamos na leitura de Eric Hobsbawm[6] elementos que corroborem com este pensamento, com enfoque no relato de antigos funcionários da fábrica, baseando-se também na pertinente leitura de Ecléa Bosi[7], a fim de traduzir em palavras os sentimentos e as sensações vividas por pessoas que participaram ativamente do processo a ser analisado.

6 HOBSBAWM, Eric. *Mundos do Trabalho. Novos Estudos sobre História Operária.* Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1994.
7 BOSI, Ecléa. Memória e Sociedade. Lembranças de Velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Companhia Antarctica Paulista e o entorno do bairro da Mooca no processo de verticalização. Fonte: https://vejasp.abril.com.br/coluna/sao-paulo-do-alto/cervejaria-antarctica-mooca acesso em 10 mar. 2023

Passado este panorama geral sobre os equipamentos urbanos construídos pela cervejaria, há de se pensar um pouco a respeito das práticas preservacionistas no tocante ao patrimônio, em que elencam-se como base teórica o debate intenso promovido entre as ideias não intervencionistas do inglês John Ruskin (1819-1900) e o intervencionista francês Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879).

Ruskin, na obra “As Sete Lâmpadas da Memória”, abordava questões sobre a postura não intervencionista, como a questão da herança, do que se recebe e é transmitido, de maneira que a conservação, segundo ele, viria antes da restauração, ainda que não explicitasse uma utilização em relação aos edifícios. Diferentemente de Viollet-le-Duc, que versava sobre a necessidade de um emprego às edificações, conforme visto em seu verbete “Restauração”: “Ademais, o melhor meio para conservar um edifício é encontrar para ele uma destinação, e satisfazer tão bem todas as necessidades que exige essa destinação, que não haja modo de fazer modificações” (Viollet-Le-Duc, 2000, p. 65).

No fim do século XIX, as discussões sobre intervenção e preservação patrimonial crescem gradativamente em vários países europeus. Na Itália, Camillo Boito (1836-1914) sintetizaria de forma crítica a polarização das posturas de Ruskin e Viollet-le-Duc, de maneira que sua reformulação teórica estabelecia uma abordagem de caráter estrito à análise documental do monumento, o chamado “restauro científico”, trazendo também importantes conceitos utilizados pela contemporaneidade como a “distinguibilidade” e a “mínima intervenção” (Kühl, 2002, p.27).

Outro teórico que merece a devida relevância é o austríaco Alois Riegl (1858-1905), autor que, em linhas gerais, defendia que a ausência de uma funcionalidade pode prejudicar a integridade do bem, ou seja, uma edificação que possuía uma utilização e a perde posteriormente causa uma sensação de destruição.

Temos ainda como expoente destes estudos preservacionistas patrimoniais, o italiano Gustavo Giovannoni (1873-1947), já no século XX, que se baseava no repertório

deixado por Boito. A respeito do uso, Giovannoni abordou a questão através de duas distinções no Verbete escrito em 1936 para a Enciclopédia Italiana: “monumentos mortos” mais antigos como os da antiguidade clássica, aos quais normalmente se exclui uma utilização atual e “monumentos vivos”, mais recentes como palácios e igrejas aos quais é oportuno reportá-los a uma nova função, não muito diversa da original (Giovannoni, 1936, p. 128).

Pesquisadores do pós-II Guerra Mundial, como Cesare Brandi, viam-se na necessidade de revisar e aprimorar os contextos de restauro no campo da disciplina, assim sendo, na teoria brandiana, a funcionalidade estava direcionada diretamente com o sentido da restauração e com o reconhecimento da obra de arte, sendo que a invocação do uso fica condicionada à artisticidade da obra, diferenciando-se de outras intervenções que têm como prioridade o mero restabelecimento da funcionalidade.

Partindo do pressuposto das teorias preservacionistas, há então o interesse no estudo do patrimônio industrial como bem cultural. Ao tratarmos das mudanças ocorridas em São Paulo na virada do século XIX para o século XX, indubitavelmente temos que levar em conta a importância do processo de urbanização pelo qual a capital paulista passou, muito em função de sua industrialização e a ideia de patrimônio industrial que está imbricada neste processo. Tal conceito pode ser encontrado na carta que Nizhny Tagil escreveu em 2003 no TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)[8]:

> O *património industrial* compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de 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 actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (Tagil, 2003, p.3).

Contudo, a especulação imobiliária propaga uma grande dificuldade ao valor histórico e artístico atribuído ao patrimônio industrial para a sociedade, uma vez que tais edifícios estão, geralmente, em locais com uma infraestrutura ampla e em regiões estratégicas para o mercado de imóveis. Desta maneira, muitos edifícios fabris agregam um valor econômico e espacial, sofrendo alterações semânticas e promovendo até um pseudointeresse pela restauração com o intuito de construir novos empreendimentos induzindo a escolha de novos usos (Rufinoni, 2004, p. 154).

Trazendo à tona a importância da discussão em torno do patrimônio industrial suas reverberações, em 2004 houve o I Encontro em Patrimônio Industrial, promovido pela Unicamp e organizado pelo Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial, com a participação das pesquisadoras Silvana Rubino, doutora em Ciências Sociais, e Cristina Meneguello, doutora em História, ambas docentes da Unicamp, representando um passo essencial nas discussões acerca da necessidade da preservação e perspectivas de entendimento sobre o material a ser preservado[9].

8 CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) Julho 2003.
9 PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO BRASIL. Entrevista com Silvana Rubino e Cristina Meneguello. Campinas: IFCH-Unicamp, 2004.

De posse de todas estas questões, julgamos de imensa importância a leitura de obras que embasem nossa argumentação, sobretudo como parâmetros para o entendimento da História Urbana e do Patrimônio Edificado da cidade de São Paulo, exemplificado pela Companhia Antarctica Paulista e nos equipamentos urbanos dela derivados. Destaquemos inicialmente o livro de Nestor Goulart Reis: *Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo – Grandes Obras e Urbanização – volume II.* Neste livro, o autor aborda a história da cidade de São Paulo através de sua urbanização e urbanismo, com o enfoque nas obras advindas de projetos que envolveram grande investimento, seja ele público ou privado. Além disso, salienta a importância das redes de comunicações e transportes para viabilizar o próprio uso do espaço coletivo urbano, uma vez que havia a necessidade de uma organizada infraestrutura para que se promovesse um grau de inovação e modernização na cidade.

O autor também analisa os novos espaços insurgentes na capital que demandavam uma necessidade para as práticas culturais, além de esportes e lazer, isto é, os parques. Em São Paulo, por volta dos anos 20, a região central recebera os Parques Anhangabaú e Dom Pedro II. Já no entorno do centro, havia parques de proporções menores, como o Municipal – hoje Siqueira Campos - e mais simples, como o Jabaquara.

A Primeira República marca o surgimento de cinemas, parques, bosques, teatros, bibliotecas, museus, arquivos, revistas e jornais. Os restaurantes tornam-se redutos de uma boemia e de intelectuais, que teriam sua importância no Modernismo iniciado em 1922. Neste contexto cultural, o autor destaca a Companhia Antarctica Paulista como propagadora e incentivadora desse meio, seja na construção do Parque Antarctica ou na construção de duas salas de cinema na Avenida São João – Central 1 e Central 2 – próximas ao Parque Anhangabaú, quando da criação da sua nova sede, no centro da cidade.

Outro ponto a ser destacado na obra é o surgimento dos clubes esportivos como mais um segmento dos espaços de convivência entre a população da cidade de São Paulo, criando-se uma cultura que faria parte da vida social como um todo. Nesse quesito, a atuação dos imigrantes na cidade foi determinante para a prática desportiva e disseminação dessa cultura e até mesmo da modificação da cidade, uma vez que campos de futebol começavam a surgir, oriundos de diversos times, entre eles, o SC Corinthians Paulista (origem inglesa), Mackenzie (americana), Germânia (alemã), Palestra Italia (italiana), além de times de outras nacionalidades.

Em Richard Morse, com *Formação Histórica de São Paulo,* temos uma obra basilar para o entendimento da história da cidade de São Paulo. Morse traça um panorama que se inicia nas mudanças das cidades no século IX em função do Renascimento do comércio e das manufaturas, que incide num fluxo atrativo de pessoas em busca de centros urbanos estratégicos, que começam a surgir perto dos burgos, com suas especificidades econômicas que os diferenciariam do meio rural.

Morse apresenta uma contraposição entre as colonizações portuguesa e espanhola na América, retratando o Brasil como reflexo português em sua estética urbana e na economia. Segundo o autor, os centros urbanos representativos eram as cidades agro comerciais e marítimas desenvolvidas ao longo da costa. O autor aborda a questão da história urbana da América Latina em duas fases. A primeira ele chama de centrífuga e se passa durante o período colonial, em que não havia uma organização urbana estável, sendo que o poder era exercido de forma mais veemente pelo meio rural. São Paulo aparece neste contexto no tocante à caça aos índios e pela busca de riquezas externas. A segunda fase é o processo inverso, ou seja, o movimento agora é centrípeto, iniciado no século XIX, em que São Paulo surge como forte exemplo de desenvolvimento urbano na América Latina. O foco de Morse é descrever as variadas

etapas do enorme crescimento ocorrido na cidade, que possui reflexos nos atuais dias, como as deficiências estruturais urbanas e problemas de saúde pública.

Em se tratando de imigração, Mario Carelli - *Carcamanos e Comendadores. Os italianos de São Paulo da realidade à ficção 1919-1930* - aborda vários aspectos da presença italiana em São Paulo, traçando um perfil psicológico dos imigrantes a partir do *modus operandi,* do trabalho, ou seja, o autor fornece uma visão ampla da imigração, mostrando o dinamismo das relações entre italianos e paulistanos. O livro começa com o contexto histórico remetendo à imigração em São Paulo por volta de 1871. A necessidade por mão de obra para as lavouras de café foi um dos fatores motivadores da chegada destes europeus.

O retrato da vida dos italianos através de seu cotidiano permite o entendimento de costumes e maneiras que estão arraigados à cultura do povo paulistano, seja na língua, culinária, arquitetura, assim por diante. O autor dá ênfase à literatura feita sobre os italianos na perspectiva dos escritores como Antônio de Alcântara Machado e Juó Bananaré (pseudônimo de Alexandre Ribeiro Marcondes Ribeiro) para elucidar uma série de indagações em torno da maneira como se deu a assimilação dos imigrantes em São Paulo.

“São Paulo, uma cidade italiana? ” é o capítulo que aborda acerca da presença marcante dos imigrantes italianos na capital paulista nas primeiras décadas do século XX. O autor corrobora sua tese usando de várias citações como Aureliano Leite, Oswald de Andrade e outros, ajudando a entender a ligação existente entre os italianos e a cidade como ponto importante para esta pesquisa, uma vez que a imigração contribui para o processo de urbanização e industrialização da cidade de São Paulo.

Outra obra importante para nossa pesquisa de Nestor Goulart Reis é *São Paulo e outras cidades*, em que o autor faz um traçado cronológico a respeito da cidade e delimita quatro períodos em que São Paulo apresenta uma fisionomia peculiar: a primeira remete à velha cidade de taipa e do tempo da escravidão (até 1888), a segunda traz uma cidade europeia (1889-1930), a terceira é sobre uma cidade modernista (1930-1960) e a última apresenta a metrópole congestionada (1960-1990). Vale enfatizar que o conceito de fisionomia europeia remete a uma versão de arquitetura europeia do século XIX em substituição a uma versão colonial mediterrânea.

Reis é categórico ao afirmar que a cidade passou por um processo de degradação dos espaços ao longo do tempo, o que faz com que muitos moradores sequer tenham noção do que se perdeu, somente utilizando-se de fotografias antigas para descobrir diversas obras públicas e privadas que faziam parte do cotidiano de outrora. É uma crítica à falta de consciência do valor material e cultural do patrimônio edificado.

A convivência entre São Paulo e as demais cidades do interior e litoral são abordadas no livro, com a implantação da ferrovia que altera as relações de poder na então Província de São Paulo e fazendo o eixo Santos – São Paulo – Campinas um elemento importante no desenvolvimento da capital.

Reis adentra também o campo do esporte como agente modificador da cidade ao falar sobre o Velódromo de Dona Veridiana Prado e família, construído no início da década de 1890. As corridas de bicicletas eram uma forma de afirmar um contato direto com a civilização europeia. Mais tarde, em 1896, o Velódromo transformar-se-ia em campo de futebol, o novo esporte que já chamava a atenção de boa parte da elite paulistana.

Em contrapartida, o problema das moradias operárias e a formação de bairros mais pobres, com suas vilas e cortiços também são fruto da análise do autor, ao afirmar que os mesmos loteadores que implementariam os bairros novos seriam responsáveis pelos loteamentos de baixa renda.

De suma relevância é a abordagem do autor acerca dos parques que começam a surgir na primeira República, sob influência de um positivismo que pregava melhores condições de salubridade individual e pública, surgindo bairros cujos nomes já denotavam tal preocupação: Higienópolis e Saúde, já citados anteriormente.

O livro de Hugo Segawa, *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX,* tem o primor em apresentar ao seu leitor uma vasta iconografia do crescimento da cidade de São Paulo, entre o final do século XIX e início dos anos 1930, baseada nas intervenções arquitetônicas e urbanísticas pelas quais a cidade passa, seja por meio da introdução da litografia e clicheria, além da fotografia e heliografia como processos de reprodução visual para formar um painel da cidade no referido período.

Ao autor compete mostrar a evolução urbana pela qual passa a cidade, que necessitava sair dos limites do triângulo histórico, ultrapassando o Vale do Anhangabaú e a Várzea do Carmo, ocupando as depressões atravessadas pelos viadutos que seriam construídos. A construção do primeiro Viaduto do Chá, em 1892, por Jules Martin, permite a abertura de um dos lados do triângulo permitindo que se ocupe o outro lado do vale e, posteriormente, a criação de novos bairros como Santa Cecília, Bela Vista e Água Branca. Sanear e embelezar a cidade serão dois verbos deveras conjugados para o remodelamento da cidade, como proposta de um primeiro plano urbano para São Paulo feito por Adolfo Augusto Pinto em 1896. As propostas surgidas da iniciativa privada, ainda que justificadas por uma política de salubridade baseada na Paris de Haussmann (1853-1870) ou no Rio de Janeiro de Pereira de Passos (1903-1906) não prosperaram tanto quanto a perspectiva de aplicação de capitais em um negócio inédito.

O livro serve de referência, entre outros fatores, para situar o interessado em história da cidade, do urbanismo e arquitetura para ter ciência do trabalho de profissionais como Jules Martin, Victor Dubugras, Adolfo Augusto Pinto, Ramos de Azevedo, Alexandre Albuquerque, Victor da Silva Freire, Samuel das Neves, Joseph Bouvard, Barry Parker e tantos outros mais que, em seus respectivos papéis, sonharam ou lograram modificar São Paulo.

O livro de Candido Malta Campos - *Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo* é sumidade ao se tratar de História de Urbanismo na cidade de São Paulo. Ele demonstra uma nova pesquisa que resgata a origem do pensamento urbanístico brasileiro. A profundidade do texto fornece elementos essenciais para a compreensão da análise histórica, como uma compilação de dados extremamente necessários para se chegar a tal entendimento.

Começando sua análise nos primeiros anos do século XIX, Campos já mostra uma incipiente modernização urbanística na cidade, com engenheiros atuando na transformação de um cenário primorosamente rural. Nesta fase é criada a Diretoria de Obras e o Gabinete Topográfico, advindos do Partido Liberal do brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar.

Em seguida o autor trata acerca do governo João Teodoro e assim o fará até o prefeito Prestes Maia nos anos 1930, mas com abordagens que remetem às dificuldades vividas atualmente, ou que são o reflexo das administrações por ele analisadas, como

o transporte urbano, a exclusão social e o crescimento desordenado. Ao tratar a cidade de São Paulo como um campo de disputas entre ideias, práticas e projetos urbanísticos, é possível notar o papel central de urbanistas que atuaram no período em análise na mediação de conflitos de interesses e de visões referentes ao crescimento da cidade.

A proposta do livro de Carlos Augusto da Costa Niemeyer, *Parques Infantis de São Paulo – Lazer como expressão de cidadania,* é recuperar o percurso de uma cultura cidadã voltada para as crianças e os jovens dos bairros populares, além de elucidar a relação existente entre trabalho, espaço e lazer, proveniente da conquista do tempo livre pelo trabalhador e a sociedade industrial.

A valorização do futebol tem destaque em São Paulo como mais um elemento da importação de hábitos e gostos estrangeiros por parte da elite que se afirmava na urbanidade. Niemeyer analisa seu caráter psicológico na sociedade, em que o esporte tem o papel de "ópio do povo", ao reduzir as ansiedades provocadas pela agitação do capitalismo.

A massificação do esporte no Brasil permite, segundo o autor, o apoio estatal à prática desportiva como medida de extravasamento das tensões populares, porém, sem políticas de produção de equipamentos lúdicos que dessem suporte a essa prática, ou seja, não há uma preocupação qualitativa em termos de desenvolvimento urbano e social envolvendo o esporte.

O livro também aborda o urbanismo e a concepção de lazer como proposta de bem-estar, em que medida a Revolução Industrial e o capitalismo se mostram como argumentos para críticos antiurbanos defenderem o retorno ao equilibrado ambiente das cidades antigas. Ainda a respeito do urbanismo, vale a pena ressaltar que uma importante contribuição para a organização da cidade moderna, incluindo noções de lazer e tempo livre está na Carta de Atenas de 1933, feita por Le Corbusier, que escreve que a cidade deve "acolher as atividades coletivas da juventude, propiciar um espaço favorável às distrações, aos passeios ou aos jogos das horas de lazer. "

É imprescindível que o leitor tenha noção de que o compêndio de obras aqui relacionado tem por objetivo auxiliar sua busca sobre outras tantas obras de suma relevância para o entendimento deste tema. Neste sentido, cabe aqui ressaltar a obra da autora Stella Bresciani intitulada *Da cidade e do urbano: experiências, sensibilidades, projetos* pois, tal coletânea de textos da autora feitos em diferentes momentos desde os anos 1980 permitem uma série de olhares de análise e de metodologia sobre a historiografia produzida sobre as cidades e sobre o urbanismo como campo teórico.

Da mesma importância é a obra *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação,* de Beatriz Muyagar Kühl, por sua qualidade como obra acadêmica e por trazer discussões essenciais sobre preservação, conservação e restauro do patrimônio.

Em suma, reiteramos uma vez mais que este artigo pretende aguçar o olhar de quem se interessa pelo patrimônio edificado, representado aqui pelo patrimônio industrial cervejeiro angariado pela Companhia Antarctica Paulista e seus equipamentos urbanos construídos ao longo do século XX. Em tempo, vale salientar que as edificações fabris da cervejaria, tombadas em 2016, foram adquiridas em 2019 pela empresa Prevent Senior, que pretendia ali, segundo matéria publicada na Revista Exame, construir uma "Disney para a terceira idade"[10].

10 https://www.preventsenior.com.br/sala-de-imprensa/revista-exame-publica-mat%C3%A9ria-sobre-a-disney-da-prevent-senior#:~:text=REVISTA%20EXAME%20PUBLICA%20MAT%C3%89RIA%20SOBRE%20A%20%E2%80%9CDISNEY%20DA%20PREVENT%20SENIOR%E2%80%9D,-30%20de%2010&text=Saiu%20na%20Exame%20uma%20novidade,Veja%20abaixo%20a%20mat%C3%A9ria%20completa.

Percebe-se que, desde sua fundação em São Paulo como um abatedouro de suínos situado em uma zona rural próxima a duas linhas férreas, a Antarctica desempenha um papel relevante para os estudos sobre instalações industriais e armazéns no contexto da industrialização da capital paulista. Sua trajetória — da produção de gelo até a consolidação como fabricante de bebidas — evidencia a ocupação e a formação de conjuntos arquitetônicos vinculados à ferrovia e à paisagem urbana das várzeas dos rios paulistanos. Tal percurso também revela aspectos da história da indústria cervejeira no Brasil, contribuindo significativamente para a memória social da capital paulistana.

Agradecimento

Esta pesquisa é realizada sob abrigo de Bolsa CNPQ. Processo 171878/2023-0.

Referências

AMERICANO, Jorge. *São Paulo Naquele Tempo (1895-1915).* São Paulo: Carbono 14/ Narrativa-um/Carrenho Editorial, 2004.

BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo, vol III. Metrópole do café (1872-1918)* São Paulo: Editora Hucitec, 1984.

CAMPOS, Candido Malta. *Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo*. Senac, 2000.

CARELLI, Mario. *Carcamanos e Comendadores. Os italianos de São Paulo da realidade à ficção – 1919 a 1930.* Editora Ática.1985.

CORBUSIER Le. *A Carta de Atenas.* São Paulo: Hucitec Edusp. 1993.

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

KUZNIR, Mauro. *Urbanismo sem calçadas*. In: *Cidade: Impasses e Perspectivas*. São Paulo: FAU/Annablume/FUPAM, 2007.

MILLS, John. Charles Miller: *O pai do futebol brasileiro*. São Paulo: Panda Books, 2005 MORSE, Richard M. *Formação Histórica de São Paulo*. Editora Difusão São Paulo, Europeia do Livro, 1970.

NIEMEYER, Carlos Augusto da Costa. *Parques Infantis de São Paulo. Lazer como expressão de cidadania.* Annablume. São Paulo, 2002.

PARQUES URBANOS MUNICIPAIS DE SÃO PAULO. Organizado por Marussia Whately e outros. ISA. São Paulo, 2008.

PAULA, Eurípedes Simões de. *A Segunda Fundação de São Paulo. De pequena cidade à grande metrópole de hoje.* São Paulo:1939. Em http://www.revhistoria.usp.br/images/stories/revistas/017/A006N017.pdf Acesso em: 25 jul. 2014.

PINTO, Alfredo Moreira. *A Cidade de São Paulo em 1900.* São Paulo: Governo do Estado, 1979.

PRIORE, Mary Del; MELO, Victor Andrade de. (orgs.).*História do esporte no Brasil: do Império aos dias atuais.* São Paulo: Editora da UNESP, 2009.

RAGO, Margareth. *A invenção do cotidiano na metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950.*In: In: PORTA, Paula (Org.). *História da Cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do Século XX. v. 3.* São Paulo: Paz e Terra, 2004.

REIS, Nestor Goulart. *Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo – Grandes Obras e Urbanização – volume II: 1889-1930.* São Paulo: Edusp – Imprensa Oficial
---------- *São Paulo e outras cidades*. Hucitec, São Paulo, 1993.

RIBEIRO, Maria Alice Rosa. (coord.) *Trabalhadores Urbanos e Ensino Profissional.* Campinas: Editora da Unicamp, 2º ed., 1986.

SANTOS, Sergio Paula de. *Os primórdios da cerveja no Brasil.* Ateliê Editorial. São Paulo, 2004.

SANTOS, Wanderley. *História dos bairros de São Paulo*. Volume 18: Lapa. PMSP/SMC
SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX.* Ateliê Cultural. São Paulo, 2004.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu Extático na Metrópole. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SOMEKH, Nadia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador.* São Paulo: Edusp/ Studio Nobel/ Fapesp. 1997.

SZMRECSÁNYI, Tamás (org). *História Econômica da Cidade de São Paulo.* São Paulo: Globo, 2004.

O LADO B DA PRINCESA
A face oculta da imaterialidade do patrimônio industrial de Pelotas/RS

THE B SIDE OF THE PRINCESS
The Hidden Face of the Immateriality of Industrial Heritage in Pelotas - RS

***Daniela Vieira Goularte*[1]**

Resumo
Este artigo apresenta um fenômeno ocorrido no cenário industrial arruinado da zona do Porto na cidade de Pelotas-RS entre os anos de 1990 e 2010. De caráter subversivo, esse fenômeno fez parte de um movimento *underground* denominado *Dark City*, e revelou um lado oculto da cidade de Pelotas, conhecida como Princesa do Sul. O tema apresentado resulta de uma pesquisa que buscou conhecer diferentes manifestações desenvolvidas entre a comunidade e o patrimônio industrial local, em diferentes contextos socioeconômicos. Através da análise dialética e de uma abordagem fenomenológica, a pesquisa descobriu que esse patrimônio, na condição de ruína, possui uma dimensão imaterial que se conecta com a produção artística e a contracultura.
Palavras-chaves: patrimônio industrial, imaterialidade, contracultura.

Abstract
This article presents a phenomenon that occurred in the decaying industrial landscape of the "Port Zone" in the city of Pelotas-RS between 1990 and 2010. Subversive in nature, this phenomenon was part of an underground movement known as Dark City, which unveiled a hidden side of Pelotas, known as the Princess of the South. The topic explored arises from research aimed at understanding various forms of engagement between the local community and industrial heritage across different socioeconomic contexts. Through dialectical analysis and a phenomenological approach, the study revealed that this heritage, experienced in its ruined state, embodies an immaterial dimension that connects with artistic production and countercultural expression.
Keywords: industrial heritage, immateriality, countercultural.

1 Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU/UFPel) na linha Cidade e Sociedade, Mestra em Memória Social e Patrimônio Cultural (PPGMP/UFPel), Especialista em Artes Visuais (CA/UFPel), Bacharel em Arquitetura e Urbanismo (FAUrb/UFPel)..

Introdução

As expressões "lado A" e "lado B" são oriundas da indústria musical e se referem aos dois lados de um mesmo long play (LP), ou disco de vinil. Enquanto o lado A representava a face bem-sucedida e rentável do artista, reproduzindo as canções que tocavam na rádio e estavam na boca do povo, o lado B constituía a autenticidade e a essência da sua obra, configurando um espaço experimental e alternativo, dedicado à diversidade e à espontaneidade, mas também desconhecido. A expressão "lado A/lado B" traduz essa polaridade, que mesmo já superada ou fora de moda, ainda é usual no meio cultural até os dias de hoje.

Enquanto a cultura constitui o conjunto de práticas, modos de expressão, saberes e conhecimentos construídos pelo homem, que caracterizam e representam grupos sociais, a contracultura surge como um movimento de questionamento e contestação da cultura vigente. Essa busca romper com as normas e padrões culturais através da criação de novos elementos, geralmente representativos de grupos minoritários e/ou marginalizados. Neste sentido, é comum atribuir à cultura hegemônica, aquela oficialmente reconhecida, a expressão "lado A", e à contracultura, aquela fora dos padrões, desconhecida e relacionada ao submundo, a expressão "lado B".

Este artigo mostra um fenômeno ocorrido entre o final da década de 1990 e o início dos anos 2000, que se caracterizou pela prática de exploração urbana[2] nas ruínas do antigo cenário industrial da zona do Porto de Pelotas. Essa experiência não apenas promoveu o desfrute desses espaços abandonados, mas também serviu como fonte de inspiração para produções artísticas e culturais relacionadas a um movimento *underground*[3] existente na cidade, conhecido como *Dark City*. Essas vivências contribuem de maneira diversa para a constituição do patrimônio industrial[4] pelotense em sua dimensão imaterial, ampliando esse conceito que, geralmente, é associado ao valor social atribuído ao sentimento de identidade, às memórias e às relações interpessoais, vinculados com os modos de produção. Em contraste com a cultura oficial predominante na segunda metade do século XIX - de caráter "ateniense", nobre e opulenta - que rendeu à cidade de Pelotas o título de "Princesa do Sul", o movimento *Dark City* revela um lado oculto, configurando duas distintas faces de uma mesma cidade.

O lado A da Princesa

Por volta de 1780, às margens do arroio Pelotas, no sul da província do Rio Grande do Sul, nascia a atividade econômica que viria dar à luz a Princesa do Sul - as charqueadas. Elas eram fábricas de carnes salgadas, cuja matéria prima - o gado - provinha da

2 Exploração Urbana, ou *Urban Exploration*, é a investigação, documentação, exploração e mapeamento de lugares abandonados ou de acesso proibido. Impulsionados por um espírito aventureiro e pelo prazer da descoberta, os exploradores urbanos ultrapassam – com autorização ou não – áreas de manutenção ou serviço de edifícios, túneis, prédios abandonados – como hospitais, edifícios do governo e instituições militares – e qualquer outro lugar onde o grande público não deveria ir. Disponível em: https://www.360meridianos.com/especial/urban-exploration. Acesso em: 02/07/2024.
3 *Underground* é um termo em inglês que significa subterrâneo ou submundo, e refere-se aos produtos e manifestações culturais que fogem dos padrões comerciais, também considerados marginalizados. O termo está relacionado à música, artes plásticas, literatura e toda forma de expressão através das artes e da cultura urbana contemporânea.
4 O patrimônio industrial é considerado parte integrante do patrimônio cultural, e compreende os vestígios da cultura da industrialização, nas dimensões material e imaterial. Os valores históricos, tecnológicos, sociais, arquitetônicos e científicos atribuídos a esse tipo específico de patrimônio estão diretamente vinculados aos processos produtivos e às relações com o mundo do trabalho (TICCIH, 2003).

campanha gaúcha, enquanto a mão de obra do trabalho de pessoas escravizadas (Gutierrez, 2001). A expressiva manufatura de charque e a ausência de concorrência na produção (exceto em relação aos países vizinhos, Uruguai e Argentina) impulsionou a economia dessa localidade que até então pertencia à Vila de Rio Grande, favorecendo a construção de um qualificado espaço urbano para o desenvolvimento de atividades sociais e culturais na entressafra do charque.

Conforme Magalhães (2012), a localidade iniciou sua trajetória ascendente ao receber, em 1812, o título de Freguesia de São Francisco de Paula, em reconhecimento à povoação formada em torno das fábricas de carnes salgadas. Com a emancipação da Vila de Rio Grande, em 1815, passou oficialmente à Vila São Francisco de Paula. Devido ao seu expressivo desenvolvimento econômico e seu excepcional contingente populacional, conquistou em 1835 o título de cidade, recebendo o nome de Pelotas em homenagem às águas que a contornam e que, simbolicamente, a acolheram desde sua origem.

“Opulência era precisamente uma das características dominantes da civilização que floresceu em Pelotas no decorrer do século XIX” (Magalhães, 2012, pg.75). A cidade era habitada por nobres cidadãos, detentores de títulos de nobreza, como barões, viscondes, e condes, além de ocupantes de cargos imperiais, como conselheiros e ministros. Devido à grande circulação de pessoas e mercadorias provenientes de diversas localidades, inclusive do exterior, Pelotas possuía um caráter cosmopolita para aquela época. O espaço urbano era formado por belos e luxuosos edifícios, proeminentes exemplares da arquitetura eclética, destinados a residências, casas de hospedagem, hotéis e cafeterias, estabelecimentos comerciais de variados produtos, além de instituições sociais e culturais. As práticas sociais na cidade se destacavam pela realização de saraus e recitais nas residências das famílias mais abastadas, pelas produções musicais, artísticas e literárias nos teatros e instituições de ensino, pela atuação da imprensa, por intelectuais de diversas áreas e mulheres encantadoras.

Devido à essa riqueza cultural, Pelotas era reconhecida como “Atenas Rio-Grandense” (Magalhães, 2012, pg.93), cuja expressão refletia o espírito[5] daqueles tempos áureos da cidade. De acordo com Magalhães (2012), Pelotas viveu o seu auge durante as décadas de 1860 e 1890[6], equiparando-se à Porto Alegre, capital da província desde 1773, tanto nos aspectos de produção econômica, população, construções e melhoramentos do espaço urbano, quanto no desenvolvimento de atividades sociais e culturais.

5 As expressões “o espírito da época” - *zeitgeist* - ou “o espírito do povo” – *volksgeist*, remontam aos alemães românticos do século XVIII, e se referem aos sentimentos e ideais compartilhados coletivamente entre os sujeitos históricos de cada época ou movimento.

6 Conforme Moura e Schlee (1998, p.17-18), pode-se representar a história de Pelotas sob os aspectos arquitetônico, econômico-cultural, e técnico-produtivo.
Arquitetônico: 1º Período: (1779-1850), chamado de “Colonial”; 2º Período: (1850-1900), chamado de “Primeiro Período Eclético ”; 3º Período: (1900-1930), chamado de “Segundo Período Eclético”; 4º Período: (1930-1950), chamado de “Terceiro Período Eclético” ou “Primeiro Período Moderno”; 5º Período: (1950-1980), chamado de “Período Moderno”; 6º Período: (1980-1998), chamado de “Pós-Moderno”;
Econômico-cultural: 1º Fase: 1779-1835), caracterizada pela prosperidade econômica; 2º Fase: (1835-1845), caracterizada pela estagnação econômica (em virtude da Revolução Farroupilha); 3º Fase: (1845-1860), caracterizada pelo esforço de recuperação econômica e retomada do crescimento urbano; 4º Fase: (1860-1890), caracterizada pelo apogeu material e cultural; 5º Fase: (1890-1930), caracterizada pela perda da liderança e desejo da manutenção do prestígio intelectual;
Técnico-produtivo: 1º Estágio: (até 1800), caracterizado pelo charqueiro produtivo; 2º Estágio: (1800-1835), caracterizado pela organização industrial e comercial das charqueadas; 3º Estágio: (1835-1845), caracterizado pela estagnação das charqueadas (em virtude da Revolução Farroupilha); 4º Estágio: (1845-1900), caracterizado pelo aperfeiçoamento técnico das charqueada; 5º Estágio: (após 1900), caracterizado pelo surgimento dos frigoríficos.

A virada do século XIX para o século XX foi marcada por uma significativa mudança na sociedade Brasileira, com transições técnico-produtiva e político-administrativa, as quais foram bastante adversas para a Princesa. A abolição da escravatura em 1888 afetou diretamente a produção pelotense do charque, que passou a sofrer com a concorrência acentuada da produção saladeiril da Argentina a qual utilizava mão de obra livre, exigindo a adaptação dos modos de produção, e dando origem assim aos frigoríficos. O fim do Império em 1889 e a instauração da República Federativa do Brasil promoveram gradativamente a inversão da hegemonia econômica e política do sul para a região norte do Rio Grande do Sul (Magalhães, 2012). Além disso, a intensificação do movimento de imigração para o Brasil no século XIX, que se insere no amplo processo de expansão mundial do capitalismo, contribuiu para impulsionar o desenvolvimento da industrialização no estado, principalmente na região norte.

No século XX Pelotas industrializou-se. Os primeiros empreendimentos que impulsionaram a industrialização na cidade foram implantados por imigrantes alemães[7], identificados como ““burguês imigrante” aquele que trouxe consigo, da sua terra de origem, capital e experiência profissional na gestão de alguma empresa” (Pesavento, 1985, pg.32). Consequentemente, a localização das indústrias seguiu a lógica capitalista, concentrando-se nas imediações da zona portuária devido às vantagens locacionais que o porto (1832) e a malha ferroviária (1884) proporcionaram para o escoamento da produção. O Porto, a Balsa e a Caieira absorveram a demanda migratória da população que vinha trabalhar nas fábricas, conformando-se como bairros industriais e operários. A industrialização trouxe para a cidade a modernização dos meios de transporte e do sistema de saneamento, a fragmentação e racionalização do espaço urbano, promovendo profundas transformações nas dinâmicas urbanas, nas relações e significados existentes entre a sociedade, o tempo e o espaço (Vieira, 2005; Brito, 2011).

A criação do Banco Pelotense em 1906 foi um desejo da elite local para investir a riqueza acumulada no século XIX. O banco chegou a ter 70 agências, com a matriz localizada em Pelotas e as 69 filiais distribuídas em cinco estados brasileiros. “Em 1920 era considerado o maior banco do Rio Grande do Sul e o terceiro do Brasil” (Magalhães, 2012, pg.141). A criação do Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul) em 1928 no governo de Getúlio Vargas, e a quebra da bolsa de Nova Iorque em 1929, são apontadas como as principais responsáveis pela liquidação do Banco Pelotense em 1931. A quebra do Banco Pelotense tornou-se o símbolo da decadência econômica da Princesa do Sul, a qual não conseguiu recuperar sua hegemonia até os dias de hoje (Fig. 1).

O lado B da Princesa

Segundo Brito (2011), o dinamismo industrial em Pelotas iniciou nas últimas décadas do século XIX e permaneceu ativo até o início da década de 1980, quando um número expressivo de indústrias na cidade encerrou suas atividades ou foram transferidas para outras localidades. Esse processo de desindustrialização no município se deve a uma série de mudanças de ordem econômica e política local, ao mesmo tempo em que ocorrem alterações nos padrões de reprodução do sistema capitalista no mundo.

7 Algumas das indústrias mais expressivas fundadas por alemães na cidade de Pelotas foram: Fábrica de Sabão e Velas F.C.Lang, fundada em 1864, por Frederico Carlos Lang; Cervejaria Ritter, fundada em 1870, por Carlos Ritter, e Cervejaria Sul Riograndense, fundada em 1889, por Leopoldo Haertel (Ferreira, 2011).

Figura 1 - Coletânea de imagens da cidade de Pelotas nos séculos XIX e XX. Fonte: Almanaque do Bicentenário de Pelotas. Volumes 1 e 2.

A dinâmica da atividade industrial na região portuária, entrou em conflito com o crescimento urbano, gerando congestionamento no tráfego e destruição de vias públicas, problemas ambientais, entre outros transtornos à população. Somou-se a isso as mudanças no sistema de transporte vigente no Brasil, onde o transporte rodoviário vigorou em detrimento do transporte fluvial e ferroviário. Com isso, a zona industrial da cidade - até então localizada às margens do canal São Gonçalo - foi transferida para as margens das BRs 116, 392 e 471, ocasionando a desativação industrial no bairro Porto, e paulatinamente a degradação de muitos prédios (Britto, 2011).

No final dos anos 1990 e início dos anos 2000, o cenário industrial arruinado da zona do Porto tornou-se palco para a prática de exploração urbana (*urbex*) de um grupo de sujeitos ligados ao movimento *underground* local conhecido como *Dark City*. Os movimentos *undergrounds* - como *punks*, góticos, *darks*, anarquistas - fazem parte de um contexto mais abrangente, relacionados aos movimentos de contracultura que surgiram a partir da década de 1960, e representam temas, formas de expressão artística, comportamentos e ideologias que rompem com os padrões estabelecidos, sendo frequentemente associado a grupos minoritários e/ou marginalizados. As contraculturas emergiram entre jovens sobretudo dos EUA e Europa, como forma de contestação ao estilo de vida predominante na sociedade pós-guerra. Seus protestos voltavam-se contra o sistema capitalista - promovido como desenvolvimentista e anticomunista - contra a aceleração da industrialização e da tecnologia, responsáveis pelo aumento do consumo e da cultura de massas, além dos impactos ambientais desse modelo.

No caso de Pelotas, o movimento *underground* buscou saciar as necessidades de seus integrantes por espaços alternativos de lazer e cultura, e pela produção de bens materiais e imateriais que lhes representassem. O movimento pelotense tinha como principal referência a imagem de *Dark City* (Projas, 1998), um filme *noir,*[8] inspirado em *Nosferatu* (Murnau, 1922) e em *Metropolis* (Lang, 1927), onde o protagonista acorda sem memória numa cidade onde é sempre noite, e aos poucos ele tenta reconstruir o seu passado. Corroborando a existência do movimento, em 2009 o Blog Pelotas Cultural publicou:

> Há dez anos, a expressão "*Dark City*" foi usada em nossa cidade para denominar festas góticas. Com sentido crítico e alguma imaginação, seus organizadores e participantes relacionaram a personalidade de Pelotas com o estilo bizarro e depressivo do *noir*. *Dark City* era aqui. Os americanos fazem o mesmo com Nova Iorque, considerada uma cidade *dark*, como *Gotham City* - que é uma representação gótica de Nova Iorque. A diferença é que a cidade mais emblemática do mundo logo se refaz e se reinventa, enquanto nós nos identificamos mais com a escuridão e a umidade.
> Como contribuição, nosso conterrâneo Vitor Ramil formula a Estética do Frio, que ajuda a entender uma parte da mentalidade pelotense, do ponto de vista da melancolia. [...][9]

A "estética do frio" de Vitor Ramil é um conceito que evidencia o quanto o frio é simbólico e determinante no nosso comportamento, levando-nos a praticar outros tipos de atividades culturais e adotar outros ritmos de vida."[10] A temática e a estética do filme *Dark City* possuem similaridade com a aura pelotense que pairava naquele contexto em que as explorações urbanas ocorreram. Numa releitura, pode-se dizer que naquela ocasião, Pelotas era a própria protagonista, que de repente acorda e se vê arruinada. Sem lembrar de como chegou nessa situação, ela tenta recuperar a sua dignidade através da promoção e valorização da cultura (no caso, a contracultura), como forma de reconstruir o seu passado. Inspirados na estética *noir,* os pelotenses buscaram ressignificar a imagem do fracasso da sua cidade, enquanto desfrutavam das experiências estéticas proporcionadas pelas explorações nas ruínas do patrimônio industrial, para criar formas de se expressarem através de produções artísticas diversas, como fotos, músicas, vídeo[11](s), festas e comportamentos (Fig. 2). Essa ressignificação encontra concordância com a declaração do jornalista Rubens Filho, feita no Blog Amigos de Pelotas em 2009:

> Sei bem do fascínio por esse lado "dark" pelotense. Ele entra no nosso imaginário ainda na infância, associado à ruína predial, à umidade, à ferrugem, a mofos, musgos e liquens. Há algo de triste e doce que nos remete à melancolia, ao abandono existencial, à desesperança

8 A classificação foi cunhada em 1946 pelo crítico francês Nino Frank para se referir a um tipo de longa-metragem de suspense que estava em voga nos anos 1940, com ambientação urbana e temática criminal. O visual costumava ter fortes influências da corrente cinematográfica conhecida como expressionismo alemão e da técnica de claro/escuro do pintor barroco Caravaggio (daí a escolha do termo "*noir*", que significa "preto" em francês). As tramas tinham um forte componente urbano e adoravam mostrar a cidade como um lugar opressor, perigoso e capaz de corromper os homens de bem. Cenas à noite e chuvosas reforçavam a ideia. Problemas sociais eram temas recorrentes – as histórias eram recheadas de crimes, investigações policiais, figuras marginalizadas, álcool e cigarro. Disponível em: <https://super.abril.com.br/mundo-estranho/o-que-e-um-filme-noir>. Acesso em: 07/07/2024.

9 Trecho extraído da publicação do Blog Amigos de Pelotas, em 2009. Disponível em: <https://pelotascultural.blogspot.com/2009/03/cidade-sombria.html#:~:text=H%C3%A1%20dez%20anos%2C%20a%20express%C3%A3o,Dark%20City%20era%20aqui>. Acesso em: 22/06/2024.

10 Entrevista concedida pelo músico e escritor pelotense Vitor Ramil à IHU On-Line. Disponível em <https://www.ihuonline.unisinos.br/artigo/1946-vitor-ramil-1>. Acesso em: 07/07/2024.

11 Pelotas RS Brasil - the Dark City é um vídeo em homenagem à cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul. "Minha saudosa e querida "Dark City"". Fotografias e edição de Paulo Momento. Música de Vitor Ramil. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Ea99_Omz2tA>. Acesso em: 24/06/2024.

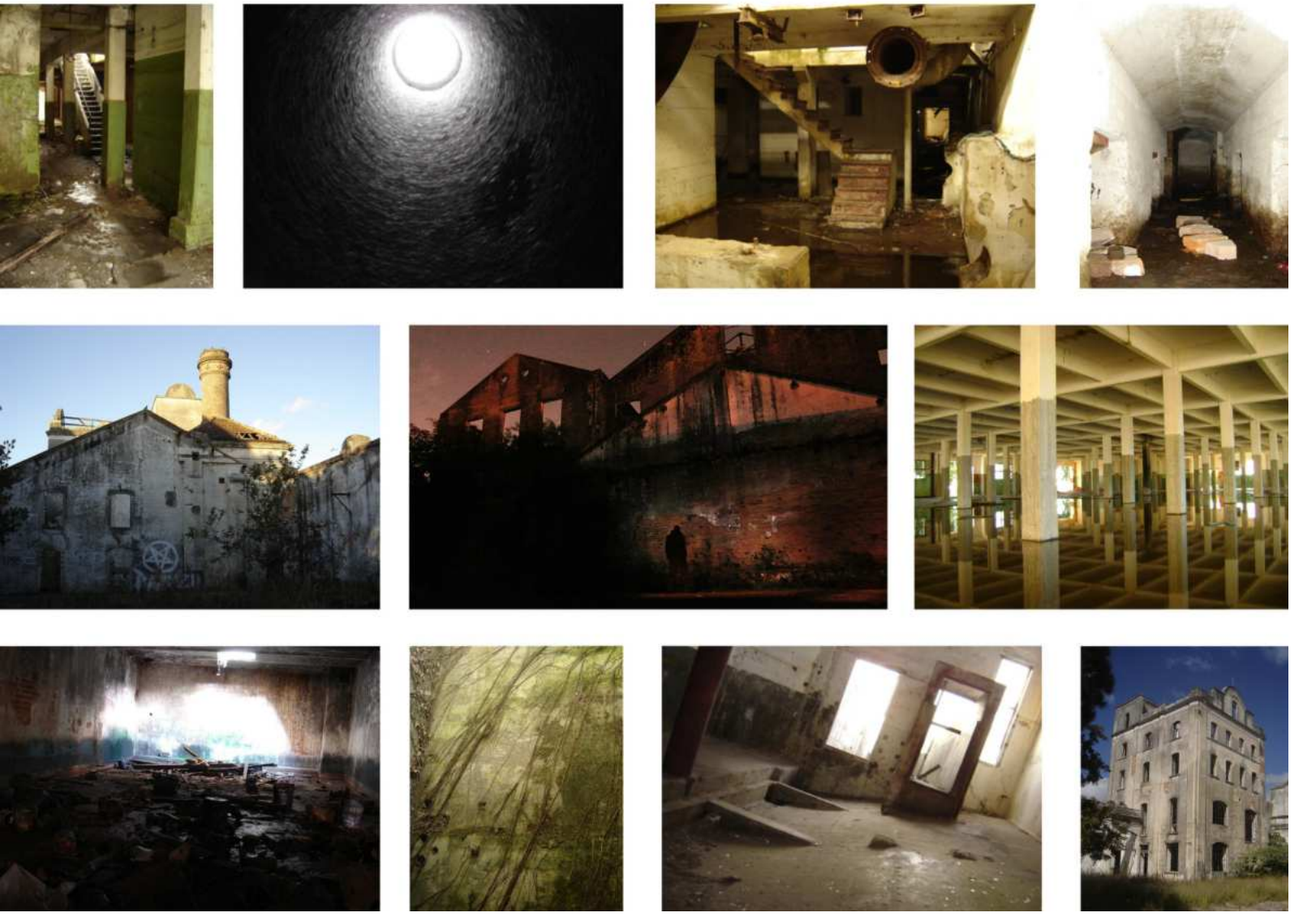


Figura 2 - Coletânea de fotografias das ruínas industriais, obtidas durante as explorações urbanas. Fonte: Acervo de A.M.L. Data: 2005 - 2008.

na história, ao fracasso de uma época, mas que também nos incita à necessidade de reinvenção (Filho, 2009).

A imaterialidade do espaço vivido

O conteúdo apresentado neste artigo é resultado de uma pesquisa[12] que adotou a abordagem qualitativa e fenomenológica, a postura analítico-dialética, e o movimento regressivo-progressivo proposto por Lefebvre (2013). Essa metodologia possibilitou a identificação de três contextos socioeconômicos bem definidos – universitário, abandono, industrial - assim como a definição dos sujeitos participantes da pesquisa, os quais foram escolhidos em função dos vínculos diretos com o patrimônio industrial local em cada um desses contextos – comunidade acadêmica, exploradores urbanos, antigos trabalhadores. O movimento regressivo-progressivo permitiu conhecer aspectos das realidades pretéritas, analisá-los sob a ótica do presente, retornando com novas reflexões, interpretações e encaminhamentos para o futuro.

A análise do lugar e das experiências vivenciadas pelos sujeitos baseou-se na concepção de que o espaço urbano é um produto social, sendo simultaneamente um meio de produção e um produto final (Lefebvre, 2013). Lefebvre propõe analisar o espaço social através de uma estrutura dialética tridimensional, onde as materializações

12 GOULARTE, Daniela Vieira. Memórias, ressignificações e percepções relacionadas ao patrimônio industrial compartilhado entre a cidade e a universidade: O lugar da UFPel no Porto de Pelotas, RS. Pelotas, RS. 2021. 186 p. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS.

da prática social concreta (Marx), se põe igualmente em contradição tanto com as das representações abstratas do conhecimento e da linguagem (Hegel), quanto com as das expressões subjetivas dos desejos e da poesia (Nietzsche). Essa estrutura analítica se organiza em três dimensões de materialidades: a “prática social”, que abrange as ações cotidianas, o trabalho, os deslocamentos e as interações pessoais; a “representação do espaço”, que corresponde às concepções teóricas e técnicas sobre o espaço, frequentemente dissociadas da experiência sensível; e os “espaços de representação”, que expressam o imaginário, a subjetividade, o ato criativo e poético dos sujeitos (Schmid, 2012).

Entretanto, essas materialidades não existem por si só, desvinculadas das experiências fenomenológicas desenvolvidas pelos sujeitos que as habitam e as transformam. Por isso, complementando a tríade dialética, Lefebvre estabelece uma relação entre a materialidade espacial e as experiências vividas pelos sujeitos, baseada no conceito de *monde vécu* (mundo vivido) de Merleau-Ponty (1962). Dessa relação, emergem três formas de espacialidade sob a perspectiva do sujeito: espaço “percebido”, relacionado à experiência sensorial direta com o ambiente e com a prática social do cotidiano; espaço “concebido”, aquele gerado no pensamento do sujeito como um conceito generalizado e abstrato; e o espaço “vivido”, proveniente da experiência original, sensível e subjetiva, livre de análises teóricas e abstrações do conhecimento, sendo acessível portanto, através de expressões artísticas (Schmid, 2012).

Considerando a complexidade da estrutura trialética de Lefebvre, foi adotada uma combinação de instrumentos de coleta de dados com o objetivo de captar, de forma abrangente, tanto aspectos da materialidade do espaço, quanto da dimensão fenomenológica. Empregou-se a história oral (Portelli, 2016), fundamentada na relação intrínseca entre narratividade e memória (Ricoeur, 1998). Utilizou-se a técnica de foto-elicitação[13] (Mendonça; Viana, 2007) baseado no fato de que as imagens funcionam como suportes de narrativas (Manguel, 2001), e de que a visão possui poder para “invocar as nossas reminiscências e experiências, com todo seu corolário de emoções, facto do qual se pode tirar proveito para criar situações de fruição extremamente intensas” (Cullen, 2013, p.10). Também propôs-se aos participantes a elaboração de mapas mentais, uma vez que esses esquemas representam o “quadro mental generalizado do mundo físico exterior de que cada indivíduo é portador” (Lynch, 1997, p. 4), permitindo identificar tanto as qualidades físicas quanto as percepções visuais da cidade (Fig. 3).

Ao investigar o patrimônio industrial no contexto do abandono, a pesquisa buscou conhecer aspectos da prática de exploração urbana, do uso das ruínas como espaços de lazer, da apropriação das qualidades estéticas do abandono para produções artísticas relacionadas à contracultura, e da percepção dos participantes sobre a reutilização desses espaços pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Os dados coletados resultaram em um conjunto inédito de narrativas orais e visuais, que evidenciam as experiências vividas, e os elos afetivos estabelecidos entre os participantes e o lugar. Essas manifestações demonstram a relevância simbólica que esse patrimônio adquiriu para o referido grupo, através da revelação de valores até então desconhecidos, contribuindo para ampliar e diversificar a dimensão imaterial do patrimônio industrial pelotense.

13 Mendonça e Viana (2007) utilizaram a entrevista com foto-elicitação (EFE) como método qualitativo para desenvolver pesquisa sobre ambiente físico em hospitais. A incorporação de fotografias à entrevista propicia, de maneira agradável a autoexpressão e possibilita que o informante seja capaz de explicar e identificar o conteúdo daquela fotografia, demonstrando ao entrevistador o seu conhecimento sobre o objeto pesquisado (Collier, 1973 apud Mendonça; Viana, 2007). As fotografias utilizadas na foto-elicitação são de autoria dos participantes.

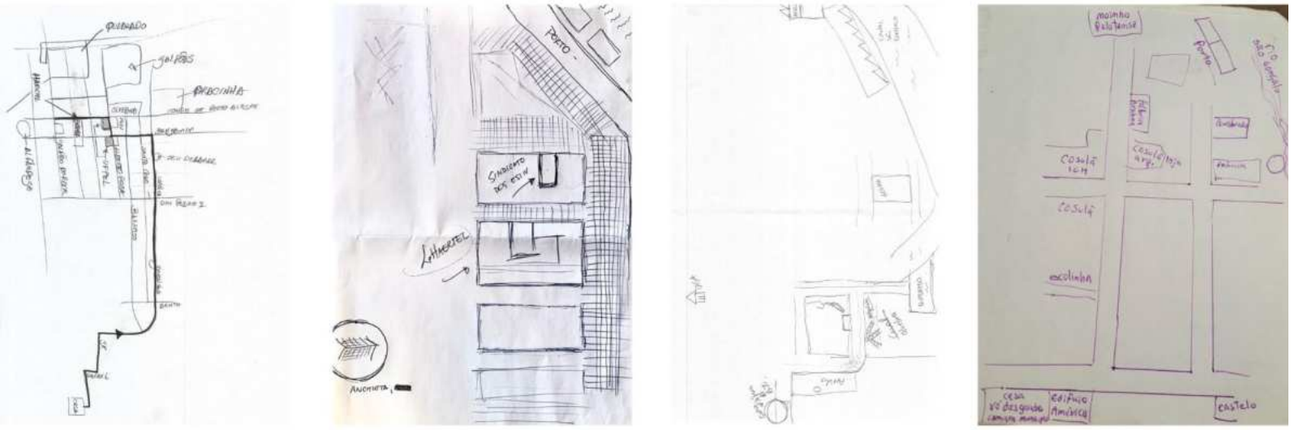


Figura 3 - Mapas mentais elaborados pelos exploradores urbanos. Fonte: Acervo da autora. Data: 2020/2021.

De acordo com Lefebvre (2013), a materialização do abandono do patrimônio industrial na região portuária retrata a fragilidade das criações humanas, a efemeridade dos modos de produção, entre outras "representações do espaço". Por meio da "prática social" da exploração urbana, as ruínas foram ressignificadas como novos "espaços de representação". Nesse processo o patrimônio industrial no *status quo* de ruína revelou-se um terreno fértil para a experimentação estética, manifestações artísticas e vivências autênticas, constituindo-se assim como um verdadeiro espaço "vivido".

Revelando a face oculta da imaterialidade do patrimônio industrial de Pelotas

As práticas de exploração urbana vivenciadas pelos integrantes do movimento *underground* eram vistas na época como formas subversivas de ser e estar no meio urbano. Atualmente, elas podem ser interpretadas como uma experiência transurbana, a qual sugere que todo território seja caminhável, instigando o rompimento da dicotomia existente entre os espaços público e privado, motivando a conquista e a apropriação da cidade através de caminhos mais desafiadores, buscando assim a essência do *flâneur*[14] e da liberdade do ser (Careri, 2013).

Cinco exploradores urbanos participaram da pesquisa. Eles são sujeitos de uma geração que nasceu entre as décadas de 1970 e 1980, foram estudantes da UFPel, e dos cinco, quatro foram moradores do bairro Porto. Seus vínculos com o lugar se iniciaram na infância, através das suas relações cotidianas como moradores do bairro e da cidade em busca de espaços de lazer, e se intensificaram através da prática de exploração urbana.

> Então, desde criança né [...], tendo vindo morar aqui na zona do Porto, eu lembro de andar de bicicleta pela zona e tal, e perceber que era uma zona antiga, que tinha muitos prédios antigos, alguns abandonados e tal, eu lembro de perceber esta característica assim, isso me chamava muito atenção [...] E na fase mais de adolescente eu lembro de entrar em alguns desses lugares assim, essas fábricas que tinha [...] Olvebra ali perto do Quadrado, a fábrica da Brahma, depois o Anglo, lembro de frequentar esses lugares assim, mais na fase da adolescência pra fase adulta, e que era como uma espécie de...como que eu vou dizer, eram lugares que a gente usava pra lazer, [...] (A.M.L., 2020).

[...] eu não sou natural de Pelotas, eu me mudei pra lá quando eu tinha por volta de 14 anos, quando eu era criança eu morava [...] do lado de uma fábrica de conservas [...]. Então a minha primeira memória com relação ao Porto ela já remete a alguma coisa que me era familiar, da mais tênue infância assim, dos primeiros anos da minha vida mesmo, porque eu ouvia assim a chaminé da fábrica, ouvia os trabalhadores, e essa fábrica também foi à ruína ainda quando eu era criança. Então, depois eu encontrei essas ruínas multiplicadas né, nesse cenário do Porto, daí eu retorno a uma coisa da infância assim sabe... (A.M.R., 2020).

Desde a infância, eu morei em três lugares ali. Foi meu bairro durante muitos anos [...] a lembrança de infância era quando meus primos me levavam para caminhar na região, andávamos horas por tudo, [...] andava em cima de tubos ao lado moinho pelotense, acho que era material para ampliação ou algo do tipo, mas eram tubos enormes de ferro, andava por cima, por dentro, chutava eles pra escutar o som. (R.G., 2021).

> [...] eu lembro da praça da Alfândega desde muito criança, de ir pra lá. Dos Armazéns do Porto, era um lugar que eu gostava muito de caminhar e que a gente ia pra lá por diversos motivos [...]. E eu me lembro de ficar muito chateado, há uns… não sei se 10 anos, mas já há uns bons anos atrás quando aquela região foi fechada, colocaram uma série de grades [...] eu entrei no Anglo antes dele virar universidade federal [...] É a cervejaria Haertel, conhecida vulgarmente como a fábrica da Brahma, que era o nosso ***playground*** né [...] Tinha toda uma série de lugares que a gente escalava [...] (R.P.A. 2020. Grifo da autora).

No último relato, e nos demais a seguir, os participantes falam sobre algumas experiências vivenciadas que constituem as suas memórias individuais, onde é possível identificar a existência de significados compartilhados consensualmente entre os integrantes do grupo, como é o caso do *playground*, significado atribuído ao bairro como um todo, mais especificamente à Cervejaria Haertel ou "fábrica da Brahma"[15], como o prédio é popularmente conhecido.

> Como eu te falei, eu cresci na vizinhança de uma fábrica, e quando essa fábrica faliu, ela virou meu quintal [...] bom aquilo [zona do Porto] virou um ***playground*** mesmo né, enquanto a universidade não se apossou das coisas a gente invadia tudo que era espaço possível [...] (A.M.R.,2020. Grifo da autora).

14 Flâneur, do substantivo francês flâneur, significa "errante", "vadio", "caminhante" ou "observador". Flânerie é o ato de passear. Flâneur é um quase-sinônimo de 'boulevardier'. O flâneur era, antes de tudo, um tipo literário do século XIX, na França, essencial para qualquer imagem das ruas de Paris. A palavra carregava um conjunto rico de significados correlatos: o homem do lazer, o malandro, o explorador urbano, o conhecedor da rua. Foi Walter Benjamin, baseando-se na poesia de Charles Baudelaire, que fez dessa figura um objeto de interesse acadêmico no século XX, como um emblemático arquétipo da experiência moderna. Seguindo Benjamin, o flâneur tornou-se um símbolo importante para estudiosos, artistas e escritores. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Fl%C3%A2neur>. Acesso em: 05/07/2024.

15 A Cervejaria Sul Riograndense – Haertel, fundada em 1889 pelo imigrante alemão Leopoldo Haertel, esteve em funcionamento até a década de 1940. A partir de então, foi comprada pela Cervejaria Brahma, que nunca produziu cerveja no local, apenas utilizava o espaço para depósito e distribuição.

A zona do Porto foi pra mim um lugar de recreação, por muitos anos, o lugar que eu ia, primeiro pra explorar, pra conhecer um bairro novo, porque até então eu só conhecia o Areal e o Fragata, [...], quando eu comecei a sair sozinho, sem meus pais, pegar a minha bicicleta e ir pra qualquer lugar, eu ia pro Porto justamente por esse ***playground*** que era pra mim as fábricas abandonadas, por muito tempo foi isso (D.M.V., 2020. Grifo da autora).

[...] ao invés de ir para uma praça, ir para um parque, ir para uma praia, a gente ia para uma fábrica dessas sabe, comprava uma bebida e ia pra lá, levava um violão pra tocar, uma bebida pra tomar, uma coisa pra comer, jogos, enfim, e ficava lá a tarde toda, conversando tirando fotos, explorando o lugar, esse tipo de coisa, [...] então eu considerava esses lugares assim, uma espécie de ***playground***, era o ***playgound*** de gente grande, [...] eram lugares mágicos, [...] como quem vai pra natureza, como quem vai pro mato sabe, só que sem sair do próprio bairro, sem sair da cidade, a gente conseguir ia pra esses lugares e ter uma experiência totalmente imersiva, longe completamente de toda a vida cotidiana [...] (A.M.L, 2020. Grifo da autora).

Os participantes demonstram compreender o significado do termo em inglês *playground,* associado ao parquinho ou pracinhas de recreação infantil, e se apropriam desse significado pré-existente em outra língua, e vinculado à outra fase do desenvolvimento humano - a infância - incorporando-o à suas realidades. Com isso, eles atribuem valores simbólicos e de uso a esses espaços (Hernández; Tresserras, 2007). O valor simbólico refere-se ao caráter associativo de um significado pré-existente incorporado em outro contexto ou tempo, enquanto o valor de uso refere-se ao fato do *playground* atender as necessidades coletivas do grupo, funcionando como verdadeiros espaços de convivência e lazer.

Todas as imagens apresentadas a seguir, acompanhadas de suas respectivas narrativas, foram obtidas por meio da técnica de foto-elicitação (EFE). A produção de narrativas sobre a imagem, intensifica os seus aspectos iconográficos e iconológicos (Panofsky, 1991), confirmando a eficácia dessa combinação para dar visibilidade às experiências entre pessoas e lugares. Na combinação da imagem (Figura 4) com a narrativa, é possível acompanhar a trajetória do participante - que descreve a sua experiência com a prática da exploração urbana - e perceber a intensidade dos seus sentimentos e pensamentos, bem como a carga de emoções contidas nessa experiência (Fig. 4).

Essa foto foi interessante porque já tava em meio desse processo aí da UFPel começar a comprar esses prédios abandonados e isso tava me deixando apavorado assim, porque eu imaginava que isso ia se acabar né, eu ia perder o acesso a esses lugares, e a Cotada era uma lugar que eu nunca tinha conseguido entrar [...] e aí invadi a Cotada e aí passei a tarde inteira lá dentro sabe, [...] eu subi pelas escadas e fui lá pra cima, e foi de lá que eu tirei essa foto, eu tenho várias fotos que eu fiz nesse dia, tava um dia nublaaaado assim, um dia assim lúgubre, *Dark City* totaaaal, total, total, tava muito lindo aquele dia, completamente nublado, a luz tava maravilhosa esse amarelão que ficou as fotos assim, eu perdi um tempo ainda calibrando a câmera pra ficar bonitão mesmo, e pá, peguei umas fotos muuuito massa lá dentro, e quando eu cheguei na parte mais alta que dava pra chegar, eu tive essa vista assim da zona do Porto com o Anglo lá no fundo e aí começou a chover e aí foi quando eu bati essa foto. Tu vê que as ruas tem água empoçada, tu vê que o Anglo lá no fundo já ta meio ofuscado assim, meio nebuloso assim por causa da água da chuva e aí pega todos esses prédios abandonados ali da zona e tal, pega até o coleginho aqui no primeiro plano e tal, a caixa d'agua do coleginho, depois os galpões do Porto, o Moinho Pelotense ali, o *Power*, pô pego tudo assim, então essa foto bah, foi uma coisa que eu sempre quis ter, um retrato da zona do Porto bem bonito assim, num dia perfeito, com aquela chuva, com aquela iluminação. Então essa é a história desta foto, [...] nada mais importa, tu ta ali vivendo aquele momento sabe, tu ta totalmente focado no presente, [...] porque aquele momento ta sendo tão legal, tão grandioso que tu pensa "não, durante muito tempo eu vou lembrar disso assim, então eu tenho que aproveitar esse momento e registrar o que eu puder assim", então eu fiz isso, [...] as vezes a gente tem que se esforçar um pouco, nesse dia eu fiquei muito feliz porque deu tudo certo.(A.M.L., 2020).

Figura 4 - Fotografia. Cotada 01 – Fotografia retirada do último andar da Cotada, com vista para o Moinho Pelotense (Power) e Anglo ao fundo. Fonte: Acervo de A.M.L. Data: 05/10/2009.

De acordo com Tuan (2013), a experiência descrita pelo participante atingiu uma realidade concreta para ele, pois de acordo com o autor, a experiência implica a capacidade de aprender a partir da própria vivência, e deve ser constituída de sentimento e pensamento, os quais se complementam no processo do continuum experiencial. Enquanto o sentimento está relacionado a estados subjetivos, como memória e intuição, o pensamento refere-se à percepção da realidade através dos movimentos, da organização espacial e do sentido de orientação. Para o autor, "um objeto ou lugar atinge realidade concreta quando nossa experiência com ele é total, isto é, mediante todos os sentidos, como também com a mente ativa e reflexiva (Tuan, 2013, p.7).

A imaginabilidade é uma importante qualidade física e visual atribuída à imagem da cidade, definida por Lynch como “a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado” (Lynch, 1997, p.11). A esteira do Moinho Pelotense, marcada pela inscrição *Power*, foi mencionada por todos os participantes como sendo um dos lugares mais significativos e lembrados, evidenciando seu alto potencial de evocação imagética. No entanto, para este participante em particular, as imagens mais fortes que lhe vêm à mente estão diretamente associadas ao conjunto de elementos típicos que intensificam o caráter estético do abandono:

> Com certeza assim a torre da Brahma, a chaminé ali da Brahma, com a torre e um sol se pondo atrás, aquele monte de tijolo, aquele visual da chaminé com aves pousando em cima e aquele musgo nas paredes, aquele tijolo antigo, da Brahma, isso seria uma imagem fortíssima assim. Lembro do prédio do Anglo, né, com seus salões enormes em ruínas e suas colunas, suas paredes, escadarias, vielas, passarelas e tudo mais, todo o conjunto do prédio do Anglo abandonado assim, era uma coisa monumental, fantástico assim, um lugar de sonhos pra mim. Quando entrei lá as primeiras vezes eu fiquei embasbacado, passava dias inteiros lá dentro, saía porque já tava com fome sabe, [...] era incrível, incrível, [...] então é esse o tipo de imagem que eu tenho assim da... a Brahma com todas as suas belezas [...] e o Anglo pelo seu conjunto, pela sua monumentalidade, prédio gigantesco, com toda essa carga histórica assim, tudo isso em abandono bah isso forma uma... é poesia visual, é incrível. Isso é o que mais me chama atenção (A.M.L., 2020).

As narrativas dos participantes concordam com Rocha (2008) quando diz que ao olharmos para arquiteturas abandonadas na cidade, nos deparamos com um mistério indecifrável, privilegiamos outro olhar, outra lógica, exercitamos outro modo de pensar. São muitas perguntas até encontrarmos respostas, até nos acostumarmos com esse quadro, como se fosse um objeto de decoração constituído de restos de construção e apreciado como ruína.

> E então circular por esta região já me trouxe assim uma paisagem, que é na própria extensão da palavra assim pitoresca, ela é um retrato. O paralelepípedo, o prédio abandonado, o trabalhador talvez um pouco já mais idoso, o silêncio, o cheiro de mofo, a umidade, a pátina, essas aberturas assim que são enormes, “porque janelas tão grandes?” Tudo é um porquê, tudo é a história e tudo é o passado então (A.M.R., 2020).

A estética do abandono evoca uma emoção de natureza barroca, expressa pelo drama da degradação e pelo contraste entre a grandeza no passado e a decadência no presente (Riegl, 2008). Os vestígios característicos do abandono - musgos, pátinas, e ruínas – exercem um forte apelo visual, despertando questionamentos, promovendo experiências sensíveis e diversas, intensificando o caráter do lugar. Tais elementos contribuem para torná-lo singular, facilmente identificável e memorável (Tuan, 2013). A imagem a seguir (Figura 5) mostra o porão da Brahma, e é acompanhada por sua narrativa, que demonstra o conhecimento e a percepção topológica em relação ao lugar, bem como sua admiração pela estética do abandono. Essa estética, por sua vez, é ressignificada e incorporada por ele na produção de bens materiais e imateriais vinculados à cultura *underground* (Fig. 5).

> [...] esse lugar aí ficava em baixo mais ou menos, não era exatamente embaixo da chaminé, mas era mais ou menos por ali por perto da chaminé da fábrica da Brahma. Isso aí era uma espécie de porão sem janelas assim, onde a luz do sol só entrava por um buraco, uma espécie de clarabóia que era um buraco que tinha no teto e por ali entrava água da chuva também. Então esse lugar por ser totalmente selado ele acabou enchendo d’agua, e aí em certos momentos do dia entrava essa luz do sol maravilhosa por cima desse buraco no teto, que refletia na água, então essa água, nessa parte de baixo da foto é todo reflexo da água mesmo, é o espelho, essa foto é uma espécie de espelho d’agua. Claro que aquilo lá tava cheio de lixo, [...] um lugar bem sujão assim, [...] sei lá o que tinha naquele chão, mas era podre, só que pô o visual desse lugar era muito bonito, [...] essa imagem aí virou capa de um dos CDs, [...] que a minha banda lançou, [...] então esse lugar ficou imortalizado assim dessa forma, [...] Então a importância que esse local específico tem pra mim, a sala escura da Brahma com a água no chão e tal, e esse musgo na parede e essa luz maravilhosa entrando, um lugar assim esteticamente muito bonito (A.M.L., 2020).

De acordo com a narrativa, o *status* de “imortalidade” atribuído ao porão da Brahma decorre do valor estético conferido ao espaço e da intensidade sensorial provocada pelos estímulos visuais e atmosféricos, bem como pelo prazer que isso proporciona ao participante. Isso confirma a ideia de que as experiências vividas em determinados lugares podem ser intensificadas e carregadas de emoções se esses espaços oferecerem estímulos que reforcem o seu caráter, tornando-o distinto, fácil de ser

Figura 5 - Fotografia. Brahma 037 – Porão da Brahma. Fonte: Acervo de A.M.L. Data: 07/01/2005.

identificado e lembrado (Tuan, 2013). As narrativas seguintes, associadas ou não à imagens, mostram de que forma os participantes experienciaram e ressignificaram as qualidades estéticas do abandono, apropriando-se de seus significados em nas práticas culturais (contracultura) e de lazer, e também como isso influenciou na construção de suas identidades e comportamentos individuais e coletivos (Fig. 6).

> [...] eu gosto de resgatar em alguns desenhos meus o cenário do Porto. Eu tenho uma banda, [...] eu ainda não terminei essas ilustrações, mas a gente quer fazer uma linha de camisetas assim [...] e uma das ilustrações é como se fosse a fábrica da Brahma monstruosa assim, tomada pela vegetação e isso se transformou num... sabe, tipo num monstro, uma coisa assim. Querendo ou não eu tenho assim... o Porto tá bem relacionado com a minha vida. [...] Acabo cultivando, acaba que é um cenário que pra mim é legal assim, porque eu gosto da cidade de Pelotas e eu gosto da estética da ruína, gosto desse lance depredado, gosto dessa... como te falei é uma coisa que agregou muito na minha poética visual sabe, como artista plástico, embora não formado, me considero. Eu acho que é importante pra mim e gosto de cultivar, gosto de manter vivo isso em mim (D.M.V., 2020).

> A zona do Porto construiu meu caráter sabe, [...] foi um lugar muito receptivo, foi um lugar que me moldou [...], poder ter o prazer de viver num lugar como era a zona do Porto antes sabe [...] o berço do *underground* local da cidade, muita banda surgindo, muito festival, muito evento, galpão do rock que também era num desses prédios antigos aí, uma antiga fábrica, então a zona do Porto tem um papel cultural assim muito forte na cidade. [...] a zona do Porto foi palco pra tudo isso sabe, foi fundamental assim, poder dizer “pô cresci numa zona que é assim, que é desse jeito sabe”, que é cheia de prédios abandonados, com essa característica sombria, tudo cinza, não tem colorido, um lugar cinzento, sombrio, soturno, lúgubre, [...] isso se aproxima muito com o conceito de *Dark City*, [...] esse paralelo entre essas duas estéticas, [...] Então dá pra dizer assim que eu vivenciei tudo isso, eu participei disso ativamente, e foi uma fase importantíssima na minha formação como indivíduo, [...] Então eu vejo nisso um papel super importante. [...] o entorno, o ambiente, o meio onde tu vive faz a pessoa que tu é, e ter toda essa influência, toda essa informação visual que tem aqui na zona sabe, corroborando com todo esse movimento, com toda essa estética que a gente buscava enquanto movimento gótico, dark, enfim, que teve muita importância no começo dos anos 2000, [...] Então dá pra dizer que a zona do porto teve esse papel porque esteticamente tinha tudo a ver com o que se fazia, com o que se pensava, enfim (A.M.L., 2020).

> eu acho que eu sou um pouco distinto dessa galera que viveu no Porto pela questão da contracultura e do *underground* e tal. Não que eu não tenha vivido e aproveitado bem essa fase, mas eu acho que fiz isso mais por ser amigo deles do que por mim mesmo. O meu... a minha questão com o Porto, pelo lado da ruína né, que..., que é... ruína é memória, é passado né, nunca deixou de colocar uma pergunta assim do tipo “o que era aqui? O que foi aqui? Né, quem trabalhou aqui?” [Trecho retirado da explicação do mapa mental] (A.M.R., 2020).

> [...] tinha vezes que a gente chegava e aquilo lá tava uma festa, tinha 30, 40 pessoas no lugar, em grupinhos separados assim, [...] Mas o que era mais comum era a gente levar violão pra lá, e como a gente era muito ligado à uma coisa muito subterrânea, muito *underground*, a gente tocava umas músicas assim bem estranhas, tinha umas bandas que a gente gostava, tipo *Anathema*, [...] a gente tocava umas coisas super obscuras nesse lugar. E acho que a gente tinha um certo orgulho né de ser obscuro em diversos sentidos, de ser diferente assim, da turma dos metaleiros, dos góticos [...] Esse lugar [Brahma] então ele é o... a fábrica abandonada que tem o maior número de lembranças. [...] a gente tem muitas histórias lá [...] E a gente começou a ir lá num grupo de alguns amigos, daqui a pouco esse grupo ficou maior, e ficou maior, e ficou maior, aí esses amigos foram chamando outros amigos, e às vezes numa mesma noite chegavam lá cinco ou seis grupos de pessoas diferentes entendeu? E todo mundo que ia novo pra lá era uma aventura né, pô no meio da madrugada, numa fábrica abandonada, no meio do Porto da cidade, era uma aventura, e pra nós era extremamente interessante, a gente se sentia os mestres do lugar assim, as vezes a gente fazia... dava uma de *cicerone* né, ía mostrar pras pessoas todos os lugares que tinham lá dentro assim. Tinham alguns buracos muito perigosos, eu caí num ou outro, mas nunca me machuquei feio. [...] Ela [zona do Porto] é uma parte fundamental da minha identidade pessoal né, e também da identidade coletiva de um grupo, com quem eu convivi por muito tempo. (R.P.A., 2020).

Figura 6 - DSC04839 - Crazy Town. Fonte: Acervo de A.M.L. Data: 22/05/2016.

> [...] esse aí é o lugar que a gente chamava de “crazy town” né, que era a floresta do segundo andar, na época dessa foto aí já não tinha mais tanta árvore, o pessoal já tinha feito uma limpa lá em cima, mas aí era o lugar bem característico da Brahma, de… daquele lance que eu tava falando, de entrar aí na tarde, e às vezes ficar aí até de noite, fazia até fogueira, levava uma garrafa de vinho, ficava aí bebendo com os amigos, batendo um papo e tal. [...] Ah muita coisa rolou aí nesse lugar, as vezes tinha mais de um grupo de pessoas lá, tu chegava com a tua turma lá e quando vê chegava uma outra turma sabe, pessoal ficava cada um no seu cantinho ali e tal, dividindo espaço, era um lugar bem de convivência né, social assim, mas ao mesmo tempo bem *underground* assim porque, vai pensar quem é que invade um lugar abandonado pra fazer lazer, mas aqui na zona do Porto era assim sabe, tinha essa característica, não era só eu e meia dúzia que fazia isso, era muito mais gente, chegava lá e tinha outras pessoas lá fazendo a mesma coisa, entra de curioso, vê o lugar e fica maravilhado com aquilo né, porque é mágico né, esse tipo de lugar tem a sua magia, tu tá la dentro e parece que é tudo diferente, [...] é uma outra coisa [...] parece que atravessa o portal e aí tu tá em outro tempo, em outra realidade [...] (A.M.L., 2020).

As vivências e experiências relatadas demonstram que os participantes se comportavam como verdadeiros habitantes do lugar, pois eles eram capazes de se orientar e de se identificar, ou seja, eles sabiam onde estavam e como estavam nesses lugares (Norberg-Schulz, 2008). Essas vivências contribuíram para o desenvolvimento de um profundo elo afetivo entre os participantes e o lugar, que Tuan (1974) identifica pelo conceito de *Topofilia*[16].

Entre os contextos do abandono e universitário

Nos anos 1990, a UFPel assumiu um compromisso em prol da reativação da zona do Porto, através da aquisição de prédios fabris desativados[17], destinando-os à novos usos - acadêmicos e administrativos da universidade – efetivando-se como uma alternativa para reverter o problema de abandono da área. Durante esse processo de aquisição, os prédios foram reconhecidos pelo poder público municipal como bens do patrimônio cultural da cidade, e incorporados ao Inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas[18]. Embora a medida de salvaguarda municipal represente um avanço importante para a preservação do patrimônio industrial local, esse tipo de bem exige medidas específicas de conservação, conforme recomendações de suas respectivas cartas patrimoniais[19] a fim de evitar intervenções que comprometam a sua integridade física, o que lastimavelmente já aconteceu.

Sobre o reconhecimento desses espaços como patrimônios, os participantes demonstram um amplo entendimento sobre as suas dimensões material e imaterial, bem como sobre suas escalas urbana e arquitetônica. Eles são compreendidos pelo caráter industrial assim como pelo residencial e urbano diversificado, incluindo a paisagem natural e a paisagem cultural referente ao espaço concreto e construído. Também pelas memórias relacionadas ao mundo do trabalho e dos trabalhadores, assim como pelas memórias da comunidade em geral relacionadas ao lugar (Fig. 7).

> Com certeza! É!...Primeiro porque o mundo pertence à classe trabalhadora, e esse é um espaço onde os trabalhadores viveram a sua história e foram duramente penalizados porque se tornaram obsoletos. [...] ali no Porto é a memória do trabalhador. A história do trabalhador. [...] é patrimônio sim, é memória. É identidade, trajetória, história (A.M.R., 2020).

> [...] acho que são patrimônios pela história, pela vivência das pessoas que passaram por ali, gerações né, tanto quanto em funcionamento quanto como espaço, o espaço em si, concreto armado, que possibilita que pessoas andem ali. Acho que isso gera uma história por lugar, eu acredito que é patrimônio. Justamente por ser tão frequentado, eu acho que tem uma carga afetiva ali, até para as pessoas que moram ali, né... Então eu acho que deve ser preservado de alguma forma, ressignificado, mas preservado, ao invés de destruir e criar uma zona residencial por exemplo como a gente vê acontecendo né, eu acho que pode aproveitar o que já tá feito, sabe, acredito que aí no futuro isso vira um símbolo da... justamente da ressignificação da coisa sabe. Eu sempre penso na geração futura, o que vai acontecer, o quê que vão lembrar, como vão lembrar, eu prefiro que o que tá em ruína seja lembrado de forma positiva, não só como uma coisa que foi depredada e esquecida, por mais que eu goste da exploração da ruína eu sei que uma hora isso se extingue essa coisa, não tem mais o que ser explorado ali, então que seja ressignificado assim. Então eu acredito que deve ser mantido como patrimônio (D.M.V., 2020).

> Então, pra mim aquele bairro tem dois tipos de patrimônio clássico né, definido dentro da academia, o patrimônio material da região ele é sem sombra de dúvida muito ligado às grandes fábricas, às ruas de paralelepípedo, aos casarões antigos né...Esse patrimônio material todo ele cria uma certa paisagem, ele compete com uma paisagem natural que já existe né, do Canal, das planícies né, e essa paisagem ela ajuda a definir o lugar. Mas também tem um outro tipo de patrimônio, imaterial, que tem a ver com as memórias de um conjunto de pessoas que cresceu e viveu nesse lugar e os usos que se dava pra esse lugar né, principalmente os usos de lazer, no nosso caso assim, os barzinhos, as festas noturnas e diurnas mesmo que tinha e a importância das fábricas como patrimônio, se elas são consideradas... elas são, sem sombra de dúvida patrimônio. E acho

16 Topofilia (Tuan, 1974) compreende os elos afetivos e sentimentos desenvolvidos entre os indivíduos e o lugar, através de percepções, atitudes e valores.

17 Foi adquirido, em 1996, o prédio da antiga Fábrica de Lã, Cooperativa Sul Rio-Grandense de Lã (COSULÃ) e seus galpões. Posteriormente, através do REUNI, a Universidade adquiriu: em 2006 o complexo do Frigorífico Anglo; em 2008 o Moinho Santista; em 2009 a Fábrica Cotada; em 2010 o Prédio da Alfândega; e em 2012 o Prédio da Cervejaria Brahma (Cervejaria Sul Rio-Grandense) (Sosa González, 2019, p.87).

18 Os prédios industriais adquiridos pela Universidade Federal de Pelotas foram reconhecidos como patrimônios, e incluídos no Inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas através dos Decretos 4.490/2003 e 4.703/2004, e estão enquadrados no Nível 2 de preservação, conforme definição do III Plano Diretor de Pelotas (Pelotas, 2008). O Inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas foi criado pela Lei Municipal 4.568/2000 (Pelotas, 2000).

19 As Cartas Patrimoniais são documentos de abrangência internacional, firmados a partir de encontros técnicos-científicos e possuem caráter de prescrição e/ou recomendação, servindo de referência às ações sobre determinado bem patrimonial. O Patrimônio Industrial possui três documentos voltados à sua salvaguarda: a Carta de Sevilha (2018), os Princípios de Dublin (2011) e a Carta de Nizhny Tagil (2003).

Figura 7 - Fotografia. zona do Porto 01 – Pôr-do-sol do Quadrado. Fonte: Acervo de A.M.L. Data: 07/09/2010.

que elas são patrimônio das duas formas clássicas de patrimônio, tanto material como imaterial, porque elas são lugares de memória pras pessoas que trabalharam, pras pessoas que conviveram, pra pessoas que como eu, né, transgrediram a utilização original desses espaços né... E eles são patrimônio material, claro, cada pedra colocada pela humanidade neste maldito planetinha é parte da memória (R.P.A., 2020).

Essa foto mostra o típico pôr-do-sol no Quadrado, né, patrimônio imaterial da zona do Porto. Isso aí é como o nosso Guaíba, bem dizer é o pôr-do-sol, nosso pôr-do-sol do Guaíba é isso aqui, porque o Laranjal não tem um pôr-do-sol legal, então é esse que nós temos, é o pôr-do-sol na zona do Porto, olhando a ponte de Rio Grande por um lado e pro outro olhando esse visual que nós temos aqui. [...] Eu gosto desta foto porque ela pegou uma luz maravilhosa assim de pôr-do-sol, tanto que o photoshop nesta foto é mínimo [...] Pegou bem o pôr-do-sol na zona do Porto e a luz refletindo nas telhas metálicas lá do Power, os armazéns do Porto, o guindaste novo em funcionamento inclusive funcionando ali, o barco lá estacionado no cais, a estrutura aqui abaixo à esquerda, estrutura do Clube Náutico Gaúcho, que eu pude vivenciar bastante também, treinei, eu tive aula de remo lá no Clube Náutico, treinei remo, saía pra andar de caiaque no São Gonçalo, uma outra maneira muito legal de vivenciar a zona do Porto: navegar de caiaque sozinho por essas águas assim, coisa que eu tô voltando a fazer inclusive, que é andar de caiaque. Então esse visual assim pô...quem mora aqui no Porto admira, então eu escolhi essa foto por isso, por ser uma foto bonita e por ter essa atmosfera de tranquilidade assim, de calma, porque o Quadrado mesmo é um lugar de lazer, não só do Porto como da cidade inteira né, todo mundo vem pra cá, inclusive tá sendo difícil manter isolamento social lá no Quadrado, [...] todo mundo sentado sem máscara, ouvindo música sabe, aquilo ali tá um caos hoje em dia, porque o pessoal chega final de semana precisa fugir pra algum lugar, e o Quadrado aqui é a nossa praia, e eu acho muito legal isso, o fato de a nossa praia ser uma praia de concreto. Não é uma praia de areia, é um lugar de concreto, um lugar industrial, então isso reforça essa característica industrial assim decadente da zona do Porto (A.M.L., 2020).

O participante atribui valor imaterial à paisagem formada pela interação entre os elementos naturais e as construções humanas, destacando a iluminação gerada pelo pôr-do-sol, descrita como “maravilhosa”. Ao se referir a esse fenômeno como o “nosso pôr-do-sol do Guaíba”, ele estabelece uma relação simbólica com o pôr-do-sol do Guaíba, que é considerado um ícone regional[20]. Fato semelhante ocorre quando o participante se refere ao Quadrado como “nossa praia” e “praia de concreto”, pois ele reconhece que o local, embora urbano e industrial, cumpre funções semelhantes às de uma praia, sobretudo pelo acesso à água e por satisfazer suas necessidades de lazer. Ao atribuir ao Quadrado tanto um valor de uso quanto um valor simbólico, ele revela uma apropriação afetiva e subjetiva com o lugar. Ao empregar o termo “praia de concreto” fica evidente a dualidade do caráter industrial e o seu papel social como espaço de convivência e recreação.

Os diferentes pontos de vista dos participantes sobre a inserção da UFPel na zona do Porto demonstram uma das diversas contradições que compõem esse território, impulsionando o movimento dialético, permitindo ao patrimônio avançar no curso do tempo. Os participantes expressam opiniões a favor e contra à maneira como a UFPel conduziu o processo de reutilização desse patrimônio. Eles defendem a criação de espaços de respiro, que favoreçam a reflexão e a criatividade, rompendo com a lógica funcional tradicionalmente atribuída ao espaço urbano. De modo unânime, eles afirmam que esses espaços devem ser públicos e voltados à educação, cultura e ao lazer da comunidade em geral, e não restrito apenas à comunidade universitária.

> Eu tô muito satisfeito com a chegada da Universidade Federal, e o fato da Universidade Federal ter sido quem se apropriou do lugar, porque quais eram as possibilidades? [...] esses grandes espaços das antigas fábricas sendo vendidos pra Universidade Federal pra mim é o melhor destino possível pro lugar, pra mim é perfeito. Pra mim o lugar tem vocação pra isso, para um grande campus universitário. Acho sensacional e eu entendo que a Universidade Federal... ela tem mostrado muita responsabilidade com esses lugares, tentado manter as principais características arquitetônicas, [...] prover eles de espaços de convivência, entender que esses espaços eles não são só dos estudantes e professores e funcionários da Universidade, que pertence à comunidade como um todo… agora estão botando um calçadão na frente do ICH né, [...] (R.P.A., 2020).

20 Jornal do Comércio. Disponível em: https://www.jornaldocomércio.com/_conteudo/galeria_de_imagens/2018/07/639287-orla-do-guaiba-em-porto-alegre-muito-alem-do-por-do-sol.html Acesso em: 06/12/2020.

[...] eu acho que a UFPel tem feito um bom trabalho em ressignificar as coisas, mas eu acho que eles podiam ter um projeto piloto pra isso, assim né... Acho que algum órgão público, mas com um planejamento adequado a isso [...] Eu acho que esse espaço amplo da zona do Porto, eles podiam ter explorado de forma mais cultural do que é agora, porque são espaços enormes sabe, são espaços que tem uma acústica boa, então usa pra música, ou pra... sei lá, um teatro, ou uma coisa assim. Porque eu vejo que a cidade é [...] muito ligada à cultura assim, e eu acredito que o trabalhador precisa disso assim, já que ele não tem mais nem o lugar de trabalho, que seja então um lugar de lazer, talvez. Então explorar mais esse lance de lazer, de cultura, espaços de convivência, criar parque. E acredito também... eu tenho uma visão muito... hoje em dia, muito ecológica das coisas, então eu acho que poderia ter espaços verdes maiores. Sei que eu gosto muito do espaço cinza e destruído da ruína, mas eu acho que se a natureza voltasse com força ali seria melhor, ia ser um espaço que ia respirar mais sabe, outro nível de cidade acho que poderia ter, de qualidade de vida também. Utópico né... (risos) (D.M.V., 2020).

Sem lógica, sem uma visão empresarial de finalidade. Assim só como espaço, mas sem oportunismo. Porque subsidiariamente a isso, no máximo a ideia de um espaço de criatividade, como em outras regiões (palavra não identificada) existe essa coisa da indústria cultural, tem um livro chamado Cidades Criativas... Como é que é o nome da mulher, cara? [...] Poxa, não tô lembrado, mas na zona do porto de Buenos Aires aconteceu isso. Dedicar esse espaço assim pra universitários tá, ok, mas é um pouco o que acabou fazendo a UFPel e eu não me agrado. Então eu acho que a ausência de um olhar gerenciador seria o melhor destino pro Porto (A.M.R., 2020).

[...] aqueles que a UFPel pegou pra restaurar assim, muitos descaracterizaram completamente né, [...] tem que forçar um pouco assim pra tu conseguir enxergar aquela coisa que tinha antes, chegar lá e ficar fazendo aquele exercício de imaginação “pô, isso daqui era assim...sabe”, muita interferência nesses prédios, [...]. Mas claro ainda existem muitas ruínas por aqui e tal, ainda existem prédios em ruínas e isso ainda preserva suas características estéticas assim, que eu acho muito interessante, mas, não se tem mais aquela experiência como era antes assim, eu não consigo ter daquele jeito, até de poder acessar esses lugares, poder andar, então uns estão com outro uso, [...] então já se torna uma outra coisa né, vira um outro tipo de espaço. [...] Eu gostaria que pessoas com preocupações mais culturais, estéticas pudessem ter tido um olhar sobre esses lugares e visado preservar essas características que esses lugares tinham sabe, mesmo dando um uso assim, [...] então eu acho que eu gostaria de ter visto um trabalho de preservação destes lugares, mantendo todas as características e colocando esses lugares em funcionamento para o uso da comunidade local assim, não “pruma” instituição fechada, como vai, por exemplo, a UFPel [...] compra um prédio desses, [...] deixa de servir a comunidade em geral, assim pra servir a comunidade estudantil, eu não tenho mais acesso a esses lugares como eu tinha antes, por exemplo (A.M.L., 2020).

> [...] UFPEL também deveria contribuir [...] para algo como cultural uma prestação de contas social pela desgraça que tornaram a região, é muito fácil se instalar em prédios cuidar apenas do interior desses e excluir toda sua responsabilidade pela parte externa [...] fruxo (sic) de carros gente transporte, lixo gerado em toda região e principalmente não oferecer segurança para região e moradores que não tem nada a ver com a universidade só erdaram (sic) os vários prejuízos, ufpel tem que ter o contraponto para a região que se instalou(R.G, 2021).

As respostas dos participantes convergem com as concepções de Meneguello (2014), quando diz que a incorporação de ruínas industriais no meio urbano tem um caráter pedagógico, pois elas têm muito a nos “ensinar sobre a forma ansiosa como concebemos as nossas cidades” de forma que todos os lugares devem ser concebidos com usos legíveis e definidos. Para a autora, as cidades necessitam de espaços de reflexão e respiro, e as ruínas têm essa capacidade de nos comunicar sobre permanências e rupturas de processos sociais, políticos e econômicos de nossas sociedades, bem como de oferecer experiências perceptíveis que subvertem as lógicas de beleza e utilidade a que estamos acostumados, nos tirando do nosso ilusório conforto. As ruínas presentes nas cidades seriam como “um monumento aos nossos excessos de desperdício”.

Durante o processo de reutilização do patrimônio industrial diversos elementos construtivos, que eram importantes registros históricos do processo produtivo das fábricas, foram descartados. Esse processo foi testemunhado pelos exploradores urbanos, que possuem um dossiê com centenas de fotografias desses elementos em seus locais originais, além de fotos das obras, demolições e remoções. A narrativa adjunta à imagem a seguir (Figura 8) aborda esse tema, revelando o conhecimento do participante sobre as transformações ocorridas na paisagem, e a sua insatisfação pela forma como elas ocorreram. Sua crítica reflete um possível ponto de vista do coletivo e se baseia na relação entre memória e esquecimento (Candau, 2018) (Fig. 8).

> [...] eu me lembro que quando eu subi lá eu tirei umas fotos do Anglo lá de cima, [...] e ainda com os dizeres do Anglo na parede né, aquilo ali era característico sabe. Ter apagado esse letreiro do Anglo aí, quando a UFPel apagou isso aí, tipo, foi a pá de cal que faltava jogar em cima da zona do Porto sabe, como quem chega na lua e crava a bandeira sabe, [...] é a mesma coisa que... sei lá, alguém chegar lá e tirar o letreiro de Hollywood sabe, tira o letreiro de Hollywood e escreve lá Pepsi, sei lá, Coca Cola, imagina como os moradores do lugar vão se sentir, o Anglo era pô, era característico da zona, e todo mundo olhava pra isso, e via isso, e quando vê, de repente: UFPeeel! [...] enfim, pelo menos a chaminé eles tiveram a decência de manter, né... mas aquela roda, quase coloquei uma foto da roda inclusive no... chegou a ir pras semifinais assim, a foto da roda, daquela sala da grande roda de ferro. Mas essa daí pega o lugar inteiro assim, então essa aí acabou ganhando, por ter essa visão mais ampla assim do lugar e tal. [...] ele parece que era um monumento da zona, esse prédio muito grande, onde tu tava na zona do Porto tu enxergava ele né, então esse lugar sempre teve muito presente no imaginário dos moradores do lugar, sempre teve ali marcando sua presença, imponente, colossal, grande e... pô taí registrado pra gente poder lembrar como era. [...] O lugar onde é o Anglo assim... na beira do canal, a visão que se tem das peças mais altas lá, olhando pro Canal São Gonçalo... pô, é muito legal! Então junta, né, a própria natureza da nossa região assim, que é muito bonita, muito característica, com

> o lance de banhado, da beira do canal, das aves e mais tudo o que acaba sendo praticamente um retrato do que é Taim, desse bioma... E também esse patrimônio industrial assim acaba fazendo parte né, tá aí há tanto tempo...Pra uma pessoa da minha idade isso aí sempre teve aí, desde que eu me conheço por gente, aqui na zona, ele sempre teve aí, bem desse jeito como tá aí assim, então essa foto eu considero uma relíquia, ela guardou muito bem esse momento assim [...] (A.M.L., 2020).

De acordo com a narrativa do participante, o letreiro na empena do prédio cumpria a função de sociotransmissor (Candau, 2018), pois carregava um significado que era compartilhado coletivamente pela comunidade. Sua presença na paisagem urbana contribuía para a formação da memória coletiva e para o fortalecimento da rede de associações afetivas e cognitivas vinculadas ao lugar. A crítica ao apagamento do "Anglo", e sua substituição por "UFPel" se justifica pela compreensão de que a ausência desse elemento pode contribuir para o esquecimento das memórias associadas ao antigo frigorífico Anglo e a comunidade residente no entorno. Além disso, a narrativa evidencia que o participante possui plena compreensão do caráter do lugar, reconhecendo as qualidades peculiares que o identificam, formado pelos elementos construídos pelo homem e pela própria natureza do entorno (NORBERG-SHULZ, 2008). Nesse reconhecimento está implícita a atribuição dos valores estético e formal, os quais oferecem diversos estímulos que intensificam as experiências e sentimentos, qualificando o seu registro, tornando-o "uma relíquia" (A.M.L., 2020).

Considerações Finais

A pesquisa que fundamenta o conteúdo deste artigo teve o objetivo de conhecer as relações desenvolvidas entre sujeitos de diferentes grupos sociais e o patrimônio industrial - que foi adquirido pela UFPel - em diferentes contextos socioeconômicos. O estudo buscou trazer à tona valores, memórias e percepções relevantes para esses grupos, considerando sua importância para as práticas de preservação desse patrimônio. A metodologia adotada, e a combinação de instrumentos de coleta de dados, permitiu identificar três contextos bem definidos – universitário, abandono, industrial – e revelar uma diversidade de valores materiais e imateriais atribuídos ao patrimônio em cada época. Dentre os dados coletados, destaca-se a descoberta de "um lado" pouco conhecido da cidade de Pelotas, relacionado ao contexto do abandono, e que foi metaforicamente identificado como "o lado B da Princesa". Esse lado que floresceu entre os anos de 1990 e 2010, relacionado ao movimento de contracultura *Dark City*, contrasta com a cultura hegemônica da Princesa do Sul do século XIX, que viveu seu apogeu antes do recorte temporal da pesquisa.

A prática de exploração urbana em meio às ruínas do patrimônio industrial, caracterizada na época como uma forma subversiva de ser e estar no espaço urbano, possibilitou a vivência de experiências singulares aos seus praticantes. Quando analisadas no presente, essas vivências revelam um conjunto de novos valores, até então negligenciados, que ampliam e diversificam a dimensão imaterial do patrimônio industrial, transcendendo os aspectos tradicionalmente associados ao mundo do trabalho. De acordo com a análise de Lefebvre (2013), é possível afirmar que a antiga zona industrial do Porto de Pelotas, durante o período do abandono, se materializou como "espaço de representação", por ter sido "vivida" de maneira original e desprovidas de análises teóricas e conceituais pelos exploradores urbanos, os quais subverteram as lógicas de uso atribuídas aos espaços urbanos, e expressaram essas vivências por meios artísticos.

Referências

BRITTO, Natália Daniela Soares Sá. Industrialização e desindustrialização do espaço urbano na cidade de Pelotas (RS). 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Rio Grande/ FURG. Rio Grande, RS, 2011.

CANDAU, Joel. Memória e Identidade. São Paulo: Contexto, 2018.

CARERI, Francesco. Walkscapes: o caminhar como prática estética. São Paulo: Gustavo Gilli, 2013.

CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70, 2013.

FERREIRA, Maria Letícia Mazzucchi. Patrimônio Industrial Rural e Urbano na cidade de Pelotas, RS. Projeto de pesquisa UFPEL. Pelotas, 2011.

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya. Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense. 2. ed. Pelotas: Ed. Universitária. UFPEL, 2001.

HERNÁNDEZ, Josep Ballart; TRESSERAS, Jordi Juan i. Gestión del patrimonio cultural. 3. ed. Barcelona: Editorial Ariel, 2007.

LEFEBVRE, Henri. La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing Libros, S.L. 2013.

LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1997.

MANGUEL, Alberto. Lendo imagens. São Paulo: Companhia da Letras, 2001.

MENEGUELLO, Cristina. As Ruínas do Futuro e o Novo Patrimônio Industrial. Entrevista. 2014. Disponível em: https://unicamp.academia.edu/CristinaMeneguello. Acesso em 02/05/2020.

MOURA, Rosa Maria Garcia Rolim; SCHLEE, Andrey Rosenthal. 100 Imagens da Arquitetura Pelotense. Pelotas: Pallotti, 1998.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O Fenômeno do Lugar, IN: Nesbitt, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2008. p. 443-460.

PANOFSKY, Erwin. Significado nas artes visuais. São Paulo: Perspectiva, 1991.

PELOTAS. Lei no 4.568/2000. Declara área da cidade como zonas de preservação do patrimônio cultural de Pelotas – ZPPC's – lista seus bens integrantes e dá outras providências. Pelotas, RS, Legislação municipal 2000.

PELOTAS. Lei no 5.502/2008. Institui o III Plano Diretor Municipal e estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial no Município de Pelotas, e dá outras providências. Pelotas, RS, Legislação municipal 2008.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. História da indústria sul-rio-grandense. Guaíba: Riocell, 1985.

PORTELLI, Alessandro. História oral como arte de escuta. São Paulo: Letra e Voz, 2016.

RICOEUR, Paul. Arquitetura e Narratividade. In: Urbanisme, n.303, nov./dez., 1998. p. 44-51.

RIEGL, Alois. El culto moderno a los monumentos. Madrid: Machado Libros S.A., 2008.

ROCHA, Eduardo. Os lugares do abandono. Revista Arquitextos, São Paulo, v. 97, n 6, junho, 2008.

SCHMID, Christian. A Teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. Revista Geousp – Espaço e Tempo, São Paulo, n. 32, 2012. p. 89-109.

SOSA GONZÁLEZ, Ana María. A UFPel, a cidade de Pelotas e seu patrimônio industrial: uma reflexão e sistematização a partir do projeto "Memória, identidade e patrimônio industrial adquirido pela UFPel". In: MICHELON, Francisca Ferreira. [Org.] O Patrimônio Industrial da Universidade Federal de Pelotas. Pelotas: Ed. UFPel, 2019. 165p. Disponible en: http://guaiaca.ufpel.edu.br:8080/handle/prefix/4869. Acesso: 10/1/2021.

TASSINARI, A. Mundo da Obra e o Mundo em Comum. In: O Espaço Moderno. São Paulo: Cosac & Naify, 2001. p.75-95.

TICCIH-Brasil. Cartas Patrimoniais. Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. 2003. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/ Acesso em: 19/10/2019.

TICCIH-Brasil. Cartas Patrimoniais. Princípios de Dublin. 2011. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/cartas/os-principios-de-dublin/ Acesso em: 23/04/2021.

TICCIH-Brasil. Carta de Sevilha de Patrimônio Industrial. 2018. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/apresentacao-da-carta-de-sevilha-de-patrimonio-industrial/ Acesso em: 19/10/2019.

TUAN, Yi-Fu. Topofilia: Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Caetano do Sul: Difusão Editorial S.A., 1974.

TUAN, Yi-Fu. Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência. Londrina: Eduel, 2013.

VIERA, Sidney Gonçalves. A cidade fragmentada, o planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas. Pelotas: UFPel, 2005.

PATRIMÔNIO OPERÁRIO PAISAGENS PÓS-INDUSTRIAIS O caso da Grande Cruzeiro, Porto Alegre/RS

WORKFORCE HERITAGE, POST-INDUSTRIAL LANDSCAPES The case of Grande Cruzeiro, Porto Alegre/RS

Celma Paese[1] e Gianluca Mascali Perseu[2]

Resumo
Este artigo explora o papel do patrimônio industrial na investigação da paisagem urbana contemporânea através de um estudo de caso sobre o complexo da Grande Cruzeiro, na cidade de Porto Alegre/RS. A noção de patrimônio é abordada em sua dimensão imaterial, tendo em vista a ocorrência de paisagens desmontadas pelas lógicas do capital, nas quais restam poucos vestígios materiais da atividade industrial após o processo de desindustrialização que se deu a partir dos anos 1970. São discutidas tensões entre a preservação da cultura da comunidade, as possibilidades de resistência a processos de precarização e a especulação imobiliária, enfatizando-se a importância de proporcionar a autonomia das comunidades na gestão de seus territórios por meio de políticas públicas e processos de escuta ativa das demandas oriundas das articulações sociais.
Palavras-chave: patrimônio industrial, Grande Cruzeiro, memória coletiva, inclusão social, especulação imobiliária.

Abstract
This article explores the role of industrial heritage in investigating the contemporary urban landscape through a case study of the Grande Cruzeiro complex in the city of Porto Alegre, RS. The notion of heritage is addressed in its intangible dimension, considering the occurrence of landscapes dismantled by the logics of capital, in which few material traces of industrial activity remain after the deindustrialization process that began in the 1970s. The article discusses tensions between the preservation of community culture, the possibilities of resistance to precarization processes and real estate speculation, emphasizing the importance of ensuring community autonomy in managing their territories through public policies and active listening to demands arising from social movements.
Keywords: industrial heritage, Grande Cruzeiro, collective memory, social inclusion, real estate speculation.

1 Doutora em Arquitetura (PROPAR/UFRGS) e Professora do Departamento de Arquitetura da FAUFRGS. celmapaese@gmail.com
2 Mestre em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR/UFRGS) e Bolsista DAAD do treinamento de PhD (Technische Universität Berlin).

Introdução

> Constituem patrimônio cultural brasileiro os 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 [...] (Brasil, 1988, Art. 216).

Delinear uma problemática acerca do patrimônio implica lidar com a própria pluralidade e transdisciplinaridade requeridas pelas humanidades enquanto campo difuso e inacabado de conhecimento. Em uma primeira aproximação, a postura aqui defendida alinha-se à compreensão constitucional[3] do patrimônio, conforme articulado por Vianna (2016) nos verbetes do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Segundo essa perspectiva, o patrimônio é entendido como algo de valor, seja individual ou coletivo, cujo aspecto cultural se manifesta na sua função de legado para outras gerações e culturas. Assim, a categoria de patrimônio cultural surge da necessidade de conservar, proteger e/ou salvaguardar elementos materiais ou imateriais que são expressivos de uma cultura e de suas formas socialmente localizadas de produzir mundos e expressar matrizes de pensamento.

Ao expandir essa discussão para a temática do patrimônio industrial, é fundamental problematizar o papel da indústria, não apenas por meio de seus vestígios materiais, práticas e saberes, mas considerando a dimensão imaterial de sua contribuição cultural. Nesse sentido, a preservação do patrimônio industrial envolve a recuperação de memórias, narrativas e experiências que, embora não tangíveis, configuram um patrimônio imaterial de natureza industrial – uma noção prevista na Constituição e em consonância com os principais documentos internacionais de patrimônio. Silva (2005) enfatiza que a investigação desse campo “é também a recolha e o tratamento de um patrimônio técnico de uma sociedade e de uma época” (Silva, 2005, p. 1), o que nos convida a analisar não só as estruturas físicas que marcaram o industrial enquanto expressão da modernidade, como também os processos, rituais e relações sociais daí decorrentes.

A indústria, enquanto articuladora de mundos sociais e transformadora de paisagens, participa ativamente da construção de identidades e da diferenciação de classes. O papel da classe operária, por sua vez, é central na atribuição de valor ao patrimônio industrial, sendo responsável tanto pela produção dos bens materiais que transformaram o espaço urbano quanto pela geração de saberes, práticas e vínculos sociais que se perpetuam enquanto memória coletiva. Assim, o patrimônio industrial se configura não somente como testemunho material das transformações econômicas e sociais que marcaram a modernidade, mas também como retrato das dinâmicas humanas e culturais que moldaram os territórios urbanos durante o auge da industrialização (IPHAN, 2024).

Em Porto Alegre, a Grande Cruzeiro ilustra de maneira paradigmática a complexa interação entre êxodo rural, industrialização, urbanização e os desafios da preservação contemporânea. Situada na zona sul da cidade, aproximadamente a seis quilômetros do centro, a região consolidou-se como um importante polo operário no século XX, impulsionada por indústrias emblemáticas como o Estaleiro Só, a Termolar e a Pedreira Pavimentações. Ainda é importante ressaltar que, a mudança do Jockey

3 No Brasil, o marco legal para implementação de políticas pertinentes ao patrimônio cultural é a Constituição Federal de 1988. Esta dá-se enquanto desdobramento de importantes discussões históricas a nível nacional e internacional, estando em sintonia com importantes fóruns, como a Unesco (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*, ou, em tradução livre, Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura).

Clube do Bairro Moinhos de Vento para aquela região da cidade, em 1959, também gerou empregos e oportunidades de fomento da economia da região. Essas empresas foram determinantes para a conformação da paisagem urbana e social, atraindo fluxos migratórios de trabalhadores oriundos, sobretudo, do interior do estado, em busca de melhores condições de vida e trabalho (Fontes, 2017). A proximidade com as fábricas, a oferta de terrenos a custos acessíveis bem como invasões e ocupações informais, propiciaram a formação de comunidades densas, nas quais as redes de solidariedade e as dinâmicas sociais passaram a depender intrinsecamente das atividades industriais e derivadas, configurando um patrimônio que se estendia além das estruturas físicas.

No entanto, a partir da década de 1980, o processo de desindustrialização – marcado pelo fechamento de indústrias e a desconcentração industrial nos grandes centros urbanos – provocou o abandono de muitas dessas estruturas fabris, culminando no aumento do desemprego e na degradação física e social da região. Essa retirada não se restringe ao esvaziamento do espaço material, mas implica na dissipação de um legado imaterial de saberes e práticas que perpassavam a vida comunitária local. Sem políticas públicas adequadas para promover a preservação integral – que abarque tanto os elementos materiais quanto os imateriais associados à história industrial – a Grande Cruzeiro vem sofrendo os impactos da especulação imobiliária e da marginalização econômica (Barbosa, 2024). Esse cenário ressalta a urgência de uma abordagem crítica que articule preservação patrimonial, planejamento urbano e inclusão social, reconhecendo o valor do patrimônio industrial como instrumento ativo para o desenvolvimento sustentável.

Este artigo busca analisar a Grande Cruzeiro como um exemplo singular de patrimônio industrial, explorando suas dimensões tanto materiais quanto imateriais, e os desafios inerentes à sua preservação em um contexto de desindustrialização. Por meio de uma análise fundamentada nos conceitos de patrimônio cultural do IPHAN e na noção constitucional de patrimônio, este estudo propõe uma releitura do patrimônio industrial como uma ferramenta de inclusão social, fortalecimento identitário e planejamento urbano sustentável. A investigação considera, ainda, relatos históricos e experiências vividas pelos moradores da Grande Cruzeiro, enfatizando como os vestígios – sejam eles remanescentes de estruturas físicas, práticas laborais ou narrativas comunitárias – constituem elementos essenciais para a reconstrução de uma memória coletiva. Ao integrar práticas de preservação física às narrativas culturais locais, argumenta-se que é possível promover um equilíbrio entre a memória coletiva e o desenvolvimento urbano, resgatando, assim, a dimensão imaterial do patrimônio industrial que permanece latente nos vestígios, nos desdobramentos e nas transformações de uma região outrora marcada pela intensa atividade fabril.

Patrimônio, paisagem e indústria

A historiadora Françoise Choay, em sua obra *A Alegoria do Patrimônio* (1992), propõe uma análise crítica que ilumina a evolução histórica e as múltiplas dimensões do conceito de patrimônio, bem como o seu papel na formação do imaginário coletivo. Para a autora, o patrimônio deixou de ser entendido exclusivamente como um conjunto de monumentos históricos para se expandir e abarcar tecidos urbanos, bairros e até cidades inteiras. Essa transformação, que ela denomina “inflação patrimonial”, é resultado direto das intensas mudanças nas dinâmicas sociais e culturais contemporâneas. Entretanto, tal expansão conceitual não ocorre sem conflitos, uma vez que frequentemente se encontra vinculada a interesses políticos, econômicos e mercadológicos que podem desvirtuar o significado histórico e cultural do patrimônio.

O risco de que o patrimônio seja apropriado pelas lógicas do capital reside na sua transformação em mero instrumento de consumo estético — ideia antecipada por Guy Debord, que, em *A Sociedade do Espetáculo* (1967), analisou como o capitalismo industrial espetaculariza a produção de imagens e o imaginário coletivo. Atualizando essa discussão para o contexto neoliberal, Han (2018) reafirma a existência de uma crise cultural em um mundo globalizado, evidenciada pelo que ele denomina “inferno do igual”. Segundo o autor, esse fenômeno reflete uma pasteurização no processo de criação de mundos, na qual uma lógica de modelização consagra determinadas versões de realidade em detrimento de outras.

Nesse sentido, autores como Perseu (2021) e Muñoz (2003; 2018) alertam para os perigos da espetacularização, que tende a moldar as formas de apreender, experimentar, produzir e significar as paisagens, contribuindo para uma homogeneização que empobrece as possibilidades da experiência e, portanto, da percepção e atribuição de sentido. Em consonância com essas perspectivas, Choay (1992) ressalta o risco de que o patrimônio se converta num espelho da “síndrome narcísica” das sociedades contemporâneas, que privilegia a valorização visual e a preservação de formas estéticas, frequentemente desconectadas das práticas e relações sociais que lhes deram origem.

Partindo de uma perspectiva crítica, compreende-se que o restauro não pode ser encarado como um processo puramente técnico ou funcional; ao contrário, ele deve ser um ato crítico que respeita as condições de leitura e as interpretações históricas de cada época. Essa perspectiva, embora apresentada de forma mais pontual, reforça a necessidade de que a preservação do patrimônio seja sensível às nuances culturais e sociais que o conferem autenticidade e historicidade, evitando que a intervenção se transforme numa mera operação de reuso que negligencia o seu valor intrínseco e as histórias que ele abriga.

Cristina Meneguello, organizadora do Dicionário Temático de Patrimônio: Debates Contemporâneos (2020), amplia essa discussão ao sistematizar os debates acerca da preservação cultural no Brasil. Meneguello defende que o patrimônio deve ser compreendido como um elemento dinâmico, profundamente interligado às transformações sociais, o que exige uma abordagem que vá além da proteção das estruturas físicas. Para ela, é fundamental incorporar as narrativas, os saberes e as experiências das comunidades que vivenciam esses espaços, pois somente assim o patrimônio poderá ser efetivamente valorizado e ressignificado. Essa visão é particularmente pertinente ao analisar a Grande Cruzeiro, onde o patrimônio industrial se manifesta não apenas através de vestígios físicos, mas também pelas práticas culturais, pelos rituais do cotidiano e pela memória coletiva dos trabalhadores e suas famílias.

No âmbito das políticas públicas, Marta Arretche, em Trajetórias das Desigualdades: como o Brasil mudou nos últimos 50 anos (2015), destaca o papel central do Estado na superação das desigualdades estruturais e na promoção da justiça social, com ênfase na importância do acesso ao patrimônio cultural como ferramenta de inclusão. Arretche argumenta que as desigualdades nos espaços urbanos brasileiros são produtos não somente de processos históricos, mas também da ausência de políticas integradas que articulem o desenvolvimento urbano com a promoção de direitos sociais. Na realidade da Grande Cruzeiro, essa carência de políticas públicas é evidente tanto no abandono de antigas estruturas fabris quanto na deterioração das condições de vida das comunidades locais, o que evidencia a necessidade urgente de reconhecer o patrimônio industrial como um recurso estratégico para a inclusão social e o fortalecimento identitário.

Como, então, trabalhar com o patrimônio industrial em contextos de desindustrialização? Nossa aposta está na atribuiçaõ de valor, não apenas ao que já se foi, mas às relações e saberes que restaram de processos de desindustrialização.

A retirada das indústrias da Grande Cruzeiro desencadeou mudanças profundas que vão além do abandono dos galpões e fábricas. A desindustrialização provocou uma reconfiguração da paisagem urbana e impactou diretamente a vida das pessoas que, durante décadas, viveram e se organizaram em torno da atividade fabril. Essa retirada não apenas eliminou os vestígios físicos da industrialização, mas também desestruturou os saberes, as práticas e os laços comunitários que se desenvolveram em torno desses espaços. Assim, o patrimônio imaterial – composto pelos modos de vida, rituais, tradições e saberes das populações afetadas – revela-se tão fundamental quanto os elementos tangíveis. Esse patrimônio imaterial incorpora a memória coletiva e as experiências de resistência e adaptação, oferecendo uma perspectiva ampla de como as populações se relacionam com o espaço urbano e com o seu próprio passado.

Ao articular essas abordagens teóricas com as diretrizes contemporâneas de instituições como o IPHAN, o Icomos e a Unesco, evidencia-se a necessidade de modelos de preservação que respeitem as especificidades locais e promovam o protagonismo das comunidades. Todavia, é crucial que essa discussão não se limite ao reuso adaptativo das edificações – prática que, embora contribua para a preservação de vestígios materiais, muitas vezes se submete às lógicas do capital e dos mercados imobiliários. Exemplos notórios, como o reuso do Jockey Clube de Porto Alegre, do Estaleiro Só e da sede da Termolar, ilustram como iniciativas voltadas ao mercado podem, inadvertidamente, desencadear processos de gentrificação, reduzir a participação cidadã e comprometer as lógicas de pertencimento e acolhimento das comunidades locais. Tais casos demonstram que o reuso adaptativo, por si só, não é suficiente para garantir a preservação integral do patrimônio, uma vez que muitas vezes ele ignora as dimensões sociais e culturais que tornam esses espaços verdadeiramente significativos.

Nesse cenário, é imperativo considerar também as possibilidades de resistência às lógicas do capital que ultrapassem o paradigma do reuso adaptativo. A Grande Cruzeiro oferece exemplos inspiradores de práticas de resistência e de formas de organização comunitária que preservam não somente o espaço físico, mas sobretudo os saberes e as tradições das populações subalternizadas. Um exemplo emblemático é a cultura das lavadeiras, que se desenvolve organicamente na região e representa uma expressão viva dos saberes tradicionais e das práticas de cuidado comunitário. Essa cultura, muitas vezes marginalizada pelas políticas públicas convencionais, evidencia a importância de se investir em educação, cultura e incentivo às iniciativas cidadãs, de modo a fortalecer as redes de solidariedade e a dar voz a essas comunidades. Reconhecer e valorizar essas manifestações culturais é essencial para que a preservação do patrimônio na Grande Cruzeiro não se reduza à mera conservação física, mas se transforme em um processo ativo de resgate histórico e de inclusão social.

A análise da Grande Cruzeiro, assim, convida-nos a repensar e a tensionar o conceito de patrimônio, ampliando-o para incluir não só os elementos tangíveis, mas também as dimensões imateriais que refletem os modos de vida, as lutas e as resistências das comunidades locais. A região se configura como um verdadeiro laboratório de estudo, onde a interação entre o legado industrial, as práticas culturais e os laços comunitários demanda abordagens holísticas e sensíveis às realidades locais. Ao reconhecer e integrar as múltiplas dimensões do patrimônio, é possível não apenas resgatar a memória coletiva, mas também construir um futuro mais justo e sustentável, no qual o direito à cidade e à participação cidadã sejam garantidos.

O lócus de estudo em questão, portanto, desafia as definições tradicionais de patrimônio, exigindo que ampliemos nosso olhar para abarcar tanto a materialidade das estruturas industriais abandonadas quanto a vitalidade dos saberes, das tradições e das práticas de resistência que emergem nas margens de um sistema desigualitário. Essa perspectiva crítica reforça a importância de se adotar políticas de preservação que promovam a inclusão social e o fortalecimento identitário, transformando o patrimônio industrial num recurso vivo e dinâmico, capaz de contribuir decisivamente para a construção de uma cidade mais plural e justa.

A Grande Cruzeiro como lócus de estudo

Localizada na zona sul de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul, a Grande Cruzeiro se destaca como um território urbano denso, historicamente marcado pelas dinâmicas da industrialização e seus desdobramentos. Situada a cerca de seis quilômetros do centro da cidade, a região abriga um conjunto interligado de comunidades que totalizam aproximadamente 200 mil habitantes distribuídos por 200 hectares, configurando um dos complexos urbanos mais populosos e socialmente intricados da capital gaúcha. Tal configuração revela-se um objeto de estudo fundamental para compreender as interseções entre industrialização, urbanização e exclusão social em contextos contemporâneos.

O processo de formação desse território intensificou-se a partir da segunda metade do século XX, impulsionado pela expansão industrial de Porto Alegre. À medida que as empresas migravam para áreas periféricas com o intuito de reduzir custos operacionais e atender à crescente demanda por bens e serviços, a localidade passou a atrair um expressivo contingente de trabalhadores – em sua maioria migrantes oriundos do interior do estado – em busca de melhores oportunidades econômicas. Conforme apontado por Fontoura (2005), os fluxos migratórios iniciados nas décadas de 1940 e 1950 atingiram seu ápice nas décadas seguintes, consolidando a região como um território operário por excelência e delineando os contornos de uma urbanização que, embora vibrante, evidenciava aspectos de marginalização.

As indústrias que desempenharam papel central na configuração espacial, não apenas geraram empregos e impulsionaram o crescimento econômico local, mas também favoreceram o surgimento de núcleos habitacionais nas proximidades de seus complexos produtivos. No entanto, a ausência de um planejamento urbano estruturado resultou em um tecido urbano caracterizado por irregularidades: habitações precárias, infraestrutura deficiente e uma organização espacial que espelha os processos históricos de marginalização. Meneguello (2020) observa que essa dinâmica de urbanização periférica é intrínseca a um modelo que, historicamente, empurra as populações de baixa renda para as bordas urbanas, um fenômeno que dialoga com as discussões de Ermínia Maricatto sobre o direito à cidade, enfatizando a necessidade de garantir o acesso e a permanência dos cidadãos em seus territórios de origem, com condições dignas de habitação e participação social.

A industrialização, portanto, moldou não apenas o espaço físico, mas também a dinâmica social e cultural do local, estabelecendo redes de solidariedade e identidades coletivas enraizadas nas experiências do trabalho fabril. Os trechos que compõem os tecidos urbanos – com suas vielas, praças e áreas degradadas; com interrupções viárias e ocupações informais – contam histórias de sucateamento e de remoções forçadas, e também de lutas e conquistas, revelando como os laços comunitários se formaram a partir de vivências compartilhadas e da necessidade de resistência diante da precarização das condições de vida (Figura 1).

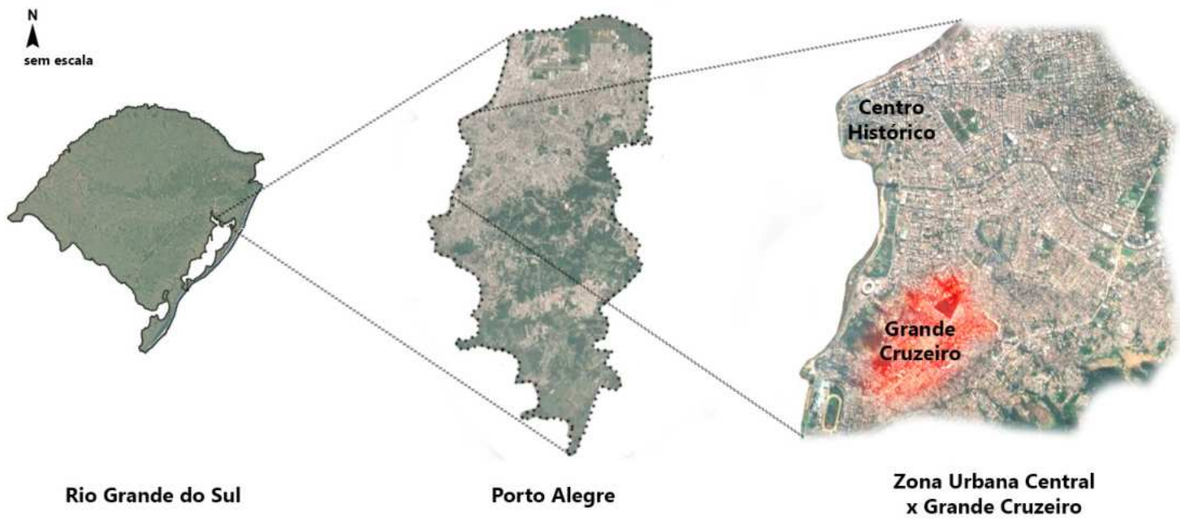


Figura 1 - Croqui de localização da Grande Cruzeiro. Fonte: Elaborado pelos autores.

A partir da década de 1970, o modelo de urbanização baseado na indústria começou a enfrentar rupturas significativas. O processo de sucateamento da matriz industrial brasileira, que afetou diversas cidades do país, culminou na desconcentração industrial e no abandono de antigos espaços fabris na capital. O fechamento de empreendimentos como o Estaleiro Só provocou um expressivo aumento do desemprego e o desuso de vastas áreas produtivas, que passaram a se degradar tanto na paisagem urbana quanto na qualidade de vida dos moradores. Muitos desses terrenos e galpões industrializados tornaram-se espaços subutilizados ou alvos da especulação imobiliária, intensificando a precariedade socioeconômica e ampliando as desigualdades. Paese (2017) argumenta que esse processo não só aprofunda as disparidades sociais, mas também restringe as possibilidades de preservação do legado material e imaterial associado ao auge industrial da região. De maneira similar, Arretche (2015) destaca que a ausência de políticas públicas integradas representa um dos principais entraves para a mitigação dessas desigualdades, comprometendo o direito à cidade e a implementação de intervenções que promovam a inclusão social.

Outro elemento central nessa trajetória é a ocupação popular resultante das dinâmicas estruturais de urbanização e das políticas habitacionais adotadas ao longo do século XX. Com o aumento dos custos de vida e a valorização imobiliária nos centros urbanos, muitos cidadãos foram forçados a se deslocar para as periferias, incluindo este vasto complexo. Essa migração forçada foi intensificada pelas estratégias implementadas pelo Departamento Municipal de Habitação (DEMHAB), instituído em 1965, que frequentemente adotava uma abordagem de “remoção para promoção”. Embora tais políticas visassem atender à crescente demanda habitacional, elas muitas vezes desconsideravam os vínculos afetivos e culturais dos moradores com seus espaços de origem, ocasionando crises de pertencimento e dificultando a adaptação a novos contextos urbanos. Barbosa (2024) e Meneguello (2020) ressaltam que a exclusão social se agrava quando os habitantes são desarraigados de suas comunidades sem que sejam implementadas estratégias de preservação das redes sociais e dos elementos culturais que lhes conferem identidade.

O projeto de duplicação da Avenida Moab Caldas, mais popularmente conhecida como Avenida Tronco, implementado em 2012, atravessa a Grande Cruzeiro, estendendo-se da Glória ao Cristal. Designado como um “O maior legado da Copa do Mundo de 2014” pela prefeitura, a obra objetivava criar uma rota alternativa entre as zonas sul e norte de Porto Alegre. Com a previsão de finalização em 2014, concomitantemente ao evento, a obra só foi finalizada e entregue pela Prefeitura em abril de 2024[4]. A duplicação da avenida é exemplo de como uma obra pública pode servir como agente de desmantelamento da configuração material e imaterial de uma comunidade. A Vila Tronco Postão, ou simplesmente Vila Tronco, uma das 60 comunidades que compõem a Grande Cruzeiro é lar de mais de 1500 pessoas. Situada na Avenida Tronco, em frente ao Postão do SUS, fato que origina o seu nome; adjacente a uma reserva florestal do exército, a vila se expande em direção à Rua Mariano de Mattos e Nossa Senhora do Brasil, abrangendo os bairros Medianeira e Santa Teresa, respectivamente. Desde o início das obras de ampliação da Avenida, a Grande Cruzeiro experimentou transformações com significativos impactos sociais. Em sua tese de doutorado, Paese (2017) relata, a partir de dados fornecidos pelo DEMHAB, que era prevista a remoção de 1594 famílias, pois seus lares atrapalhariam a duplicação, por estarem ocupando lotes em situação irregular. Desse total, em torno de 400 famílias residiam na Vila Tronco Postão, na faixa de quarteirões adjacente à avenida e ao posto de saúde. Essas famílias foram removidas e beneficiadas pelo DEMHAB com o Bônus Moradia, instrumento que lhes entregava um valor para comprar uma nova casa, em outro local da cidade.

Figura 2 - Montagem com trechos de tecido urbano da Grande Cruzeiro. Fonte: Elaborado pelos autores a partir de Google Maps.

É evidente que a remoção das pessoas de seus lugares de pertencimento não é uma tarefa fácil. Aos desafios como o desmantelamento do território e remoção de populações da Vila Tronco, aliou-se a ausência de políticas públicas eficazes de relocação, preservação imaterial e requalificação do território. Tal cenário ameaçou a integridade desse espaço urbano, enquanto promoveu a intensificação e a marginalização dos territórios periféricos, comprometendo tanto a memória coletiva quanto o direito à cidade.

4 Ver: prefeitura.poa.br/gp/noticias/avenida-tronco-e-entregue-e-liberada-para-transito. Último acesso em 13/02/2025.

A diversidade identitária, socioeconômica e de modos de vida presente em comunidades como a Vila Tronco molda distintas formas de construção espacial. Paese (2017) atenta que a apreensão dessa diversidade implica reconhecer as múltiplas perspectivas de mundo e horizontes cognitivos, que emergem desses contextos. Um aprendizado central reside na observação das estratégias de sobrevivência desenvolvidas por esses grupos, cuja criatividade intrínseca se manifesta na superação de obstáculos e na busca por seus objetivos, em um contexto social marcado pela exclusão e hostilidade.

Desse modo, o referido complexo se configura como um laboratório singular para a análise de estratégias de preservação patrimonial que possam articular o desenvolvimento urbano sustentável com a valorização cultural. Meneguello (2020) enfatiza que o patrimônio urbano só pode ser plenamente compreendido e valorizado quando suas dimensões materiais e imateriais são integradas, reconhecendo a inseparabilidade entre os espaços físicos e as práticas sociais que lhes conferem vitalidade. Essa perspectiva demanda uma abordagem holística, que combine a conservação dos vestígios da industrialização com a promoção das narrativas e das práticas das comunidades locais, as quais devem ser reconhecidas como agentes centrais na construção e valorização de seus próprios territórios.

Atualmente, esse complexo urbano permanece como um dos principais territórios populares da capital, não apenas pela sua elevada densidade populacional, mas também pela complexidade de suas dinâmicas sociais. Apesar do abandono de muitos espaços industriais e dos desafios socioeconômicos enfrentados, a memória coletiva dos moradores persiste como um componente vital do patrimônio imaterial da área. Exemplos dessa resistência manifestam-se nas redes de solidariedade construídas ao longo dos anos e nas constantes lutas por melhores condições de vida, que reforçam a identidade local e fortalecem os laços comunitários. Conforme argumenta Smith (2006), o patrimônio deve ser compreendido como um processo vivo, no qual as próprias comunidades atuam como protagonistas na produção e preservação de suas narrativas históricas, transformando o legado industrial em um recurso ativo de resgate e afirmação cultural.

De forma a atentar ao aspecto vivido e praticado do patrimônio industrial, o presente estudo parte de entrevistas não estruturadas com a comunidade da Vila Malvina, levadas a cabo em rodas de conversa envolvendo agentes comunitários e pesquisadores, dentre os quais os autores do presente artigo[5]. Entre as comunidades do complexo, a pequena Vila Malvina carrega interessante narrativa oral de sua história. Localiza-se no bairro de Santa Tereza, entre a Rua Dona Zaida e a Rua Cruzeiro do Sul, limitada nas laterias pelas ruas Dona Otília e Dona Malvina, respectivamente (Figura 3).
Segundo narrativa oral de membros do Instituto Cultural, Esportivo e de Assistência Vila Malvina – ICEA Malvina[6] – sua origem remonta à década de 1950, quando um grupo de famílias vindas do interior do estado, migrou para a capital em busca de melhores oportunidades de vida. Essas famílias se estabeleceram em uma área de várzea, onde hoje se localiza um dos limites da Vila Malvina. A região, na época, era pouco habitada e oferecia terras acessíveis para a construção de moradias. O nome “Malvina” é uma homenagem à matriarca de uma das famílias fundadoras. Dona Malvina, como era conhecida, se tornou uma figura muito respeitada na comunidade, e seu nome acabou batizando a vila. Tradicionalmente, as mulheres trabalhavam como lavadeiras para famílias dos bairros mais abastados do entorno, atividade principal da comunidade no início da sua história. Por este motivo, as ruas do seu entorno possuem nomes femininos, homenageando essas mulheres.

Atualmente, a Malvina pode ser considerada um *cluster* familiar, basicamente isolado das comunidades lindeiras. Apesar da infraestrutura existir nas ruas principais, observa-se precariedade no seu interior, como falta de calçamento e iluminação pública. Por outro lado, segundo fontes do ICEA Malvina, seus habitantes orgulham-se em dizer que ali não existe tráfico de drogas. Assim como não existem escolas dentro da vila, nem mesmo creches, fatos que comprometem o desenvolvimento humano, inclusive em nível cognitivo. O ICEA procura fazer a sua parte, buscando tirar as crianças das ruas através de práticas desportivas e outras atividades. Como sobrevive através de doações, frequentemente enfrenta dificuldades para manter-se.

Em suma, o complexo estudado não se apresenta apenas como um reflexo dos impactos da industrialização, mas também como um exemplo vívido da necessidade de políticas urbanas inclusivas e participativas. A análise desse território nos convida a repensar o direito à cidade e a importância de valorizar, de forma integrada, tanto as estruturas físicas remanescentes quanto os saberes, as tradições e as práticas de resistência que compõem a identidade dos seus habitantes. Ao integrar essas diversas dimensões, o espaço em questão se revela como um ambiente dinâmico e resiliente, onde passado e presente dialogam na construção de um futuro mais justo, sustentável e plural para toda a comunidade.

Figura 3 - Vila Tronco-Postão e indicação de faixa de desapropriação para implementação da Av. Moab Caldas, a Avenida Tronco. Fonte: Google Maps.

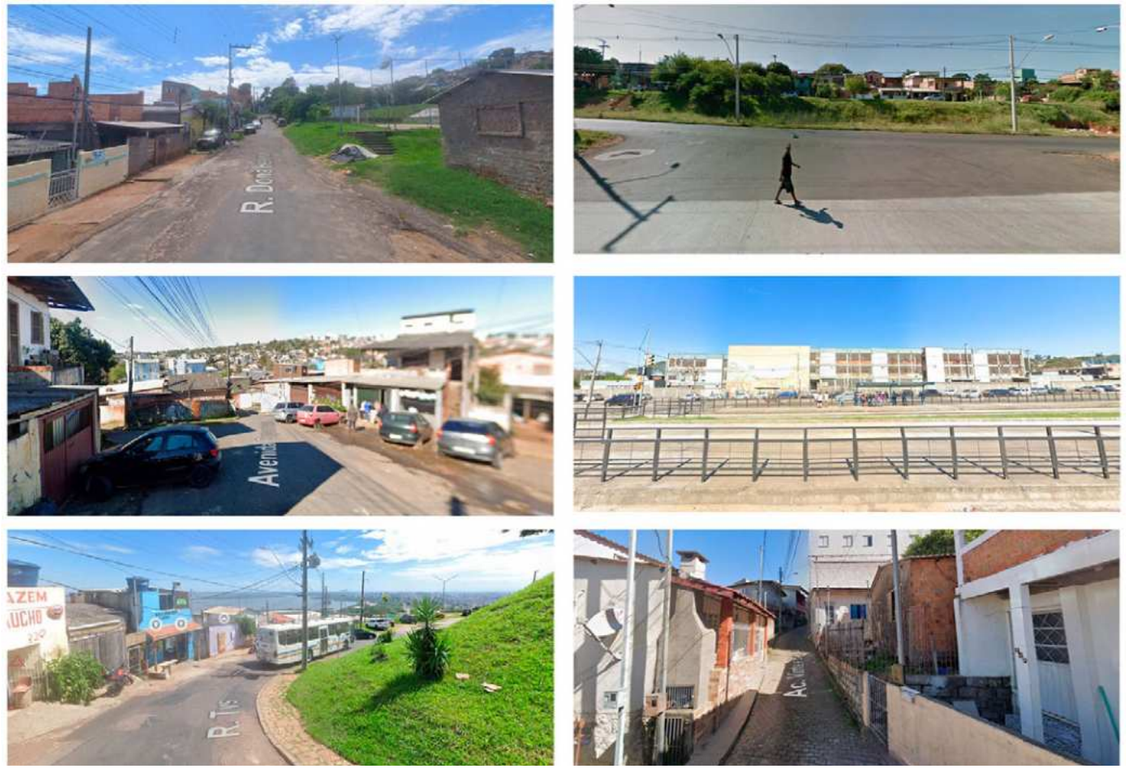
5 Ação cartográfica ocorrida em 2024, compondo parte do procedimento de ação com as comunidades do projeto de extensão Cartografia da Hospitalidade, da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Propõe-se a aplicação e desenvolvimento de uma metodologia (Paese; Marian; Moreira, 2018) para elaboração de cartografias subjetivas de acolhimento análise e representação das diferentes atividades humanas, nos espaços públicos de determinadas comunidades, a fim de levantar suas reais necessidades de requalificação espacial em nível subjetivo.
6 Ver: apoia.se/icea. Último acesso em 13/02/2025.

Figura 4 - Localização da Vila Malvina. Fonte: Google Maps.

Patrimônio industrial, paisagem pós-industrial

A região em estudo constitui um exemplo paradigmático de como o patrimônio industrial e a paisagem urbana se entrelaçam para revelar processos históricos, sociais e econômicos que moldaram não apenas o território, mas também a própria configuração de Porto Alegre enquanto cidade marcada pela industrialização e seus desdobramentos. Durante décadas, o local abrigou importantes indústrias e as comunidades que delas dependiam, consolidando um legado que transcende a materialidade de estruturas fabris – embora esses vestígios tangíveis, como os galpões do Estaleiro Só (Figura 4), tenham sido, em grande parte, desmantelados ou transformados por processos de especulação e replanejamento urbano. Esse legado, contudo, persiste nas práticas culturais e nos saberes técnicos que se desenvolveram paralelamente à atividade industrial, demonstrando a complexa interação entre memória, paisagem e transformação social que define o território.

Os vestígios materiais do passado industrial não permanecem, em larga medida, evidentes na paisagem urbana contemporânea. Em vez de monumentos preservados, o que se observa são intervenções urbanísticas de grande escala, fruto de uma matriz especulativa e de um planejamento espetacular que, muitas vezes, prioriza projetos grandiosos em detrimento da preservação da memória histórica. Exemplos dessa transformação podem ser observados em grandes empreendimentos urbanos que emergiram no local, os quais se configuram como símbolos de uma nova ordem econômica e que, paradoxalmente, evidenciam a ausência de marcas arquitetônicas que remetam ao papel econômico e social outrora desempenhado pela região. Sennett (2018) argumenta que o potencial de reutilização adaptativa dessas estruturas é fundamental para conectar o passado às demandas do presente, permitindo usos inovadores que respeitem as necessidades sociais e culturais da comunidade. No



entanto, essa proposta precisa ser articulada de forma sensível, evitando que a revitalização se converta em um instrumento de gentrificação, descontextualizando as dinâmicas locais e promovendo o não pertencimento das comunidades tradicionais. Em suas reflexões sobre “Construir e Habitar” (Sennett, 2018), o autor destaca como intervenções que desconsideram as particularidades dos territórios podem acentuar processos de exclusão, ao transformar espaços historicamente populares em polos de atração para investimentos especulativos.

Além da materialidade, o patrimônio industrial do território manifesta-se nas práticas culturais e nos saberes técnicos que estruturaram as comunidades operárias ao longo de décadas. Redes de solidariedade, a autogestão e iniciativas de resistência emergiram em resposta às condições adversas de trabalho e habitação, transformando o local em um território resiliente mesmo frente à desindustrialização. Paese (2017) observa que o declínio industrial, ao enfraquecer os vínculos produtivos e sociais, intensifica a precarização urbana e compromete a identidade territorial. Nesse contexto, práticas comunitárias como a autogestão não só simbolizam a resistência dos habitantes, mas também funcionam como estratégias de preservação de uma memória coletiva indispensável para a continuidade e o sentido de pertencimento do território. Projetos de história oral e iniciativas de documentação etnográfica podem consolidar essas narrativas, transformando-as em ferramentas estratégicas para planejar um futuro mais inclusivo e participativo.

A interação entre a industrialização e a urbanização resultou em uma paisagem marcada por contrastes. De um lado, as estruturas industriais – mesmo que em sua maioria desativadas ou reconfiguradas – delinearam um território com uma forte identidade fabril; de outro, as ocupações populares deram origem a um tecido urbano formado pela autoconstrução e pela ausência de planejamento formal, evidenciando

Figura 5 - Montagem com visuais da Grande Cruzeiro. Fonte: Elaborado pelos autores a partir de Google Maps.

Figura 6 - À esquerda, complexo naval Estaleiro Só em atividade. À direita, empreendimento Shopping do Pontal, finalizado em 2022. Fonte: pinterest.com/pin/452048881317800777/ e jornaldocomercio.com/economia/2022/11/874601-parque-pontal-e-o-novo-referencial-turistico-de-porto-alegre. Último acesso em 13/02/2025.

um cotidiano de improvisos e adaptações. Essa justaposição revela a essência de uma cidade aberta, conforme descrito por Sennett (2018): a coexistência de diferenças e a capacidade de integrar assimetrias são fundamentais para a vitalidade urbana. No local, a sobreposição de antigos galpões industriais com habitações populares ilustra como as comunidades locais desenvolveram soluções criativas para enfrentar desafios, fortalecendo laços sociais e construindo uma identidade coletiva robusta.

A preservação desse patrimônio demanda, necessariamente, uma abordagem que reconheça os moradores como protagonistas no processo de valorização e gestão do território. Conforme argumenta Paese (2017), políticas públicas voltadas para áreas periféricas precisam integrar o reconhecimento das narrativas locais com estratégias de desenvolvimento urbano sustentável. Isso implica uma articulação entre a conservação dos remanescentes materiais – mesmo que escassos – e a valorização das práticas culturais e sociais que conferem significado ao legado industrial. Nesse sentido, a memória coletiva e as demandas contemporâneas devem ser integradas de forma a transformar a preservação em uma ferramenta de inclusão social e de justiça urbana, evitando intervenções descontextualizadas que possam fomentar a gentrificação e a exclusão.

Em última análise, o território em análise não se apresenta apenas como um repositório do legado da industrialização, mas como um modelo de resistência comunitária e de resiliência urbana. Como enfatiza Sennett (2018), preservar o patrimônio não consiste em fossilizá-lo, mas sim em permitir que ele se transforme em um recurso ativo que conecte passado, presente e futuro. A interação entre memória, paisagem e comunidade revela a importância de repensar a preservação como um processo participativo e dinâmico, capaz de construir cidades mais abertas, inclusivas e sensíveis às complexidades históricas e sociais. Dessa forma, a análise desse território não apenas enriquece a compreensão dos processos de industrialização e seus desdobramentos, mas também aponta para a necessidade de políticas urbanas que promovam a integração, o pertencimento e a justiça social em meio às transformações contemporâneas.

Desafios contemporâneos na preservação do patrimônio

A preservação do patrimônio industrial na região em análise apresenta desafios complexos e multifacetados, intrinsecamente ligados às dinâmicas históricas, sociais e econômicas que moldaram o território. Inserida em um cenário de intensas pressões urbanísticas e especulação imobiliária, a área exemplifica as tensões entre a preservação da memória histórica e as demandas contemporâneas de desenvolvimento urbano. Conforme enfatiza Sennett (2018), cidades em transformação tendem a negligenciar as múltiplas camadas de sua história, privilegiando um progresso homogêneo que, frequentemente, exclui a complexidade e a pluralidade das experiências passadas. No caso estudado, essa tendência se manifesta no apagamento de narrativas e estruturas ligadas ao período industrial, comprometendo não apenas a memória física, mas também as conexões culturais e sociais construídas ao longo de décadas.

A seguir, apresentam-se algumas questões centrais para uma compreensão contemporânea dos desafios na preservação do legado industrial, articuladas a partir de diferentes perspectivas:

(a) Reconhecimento do industrial como patrimônio: O reconhecimento do legado industrial transcende a preservação de estruturas fabris e envolve a valorização das práticas culturais, dos saberes técnicos e das experiências de trabalhadores que deram vida a esses espaços. Paese (2017) defende que o patrimônio industrial deve ser entendido como um conjunto multifacetado, que integra a materialidade dos galpões

e fábricas – como os remanescentes do Estaleiro Só –, às narrativas que emergiram da vivência operária. Em contextos periféricos, como o estudado, há uma tendência histórica de desvalorização desse legado, frequentemente visto como obsoleto ou incompatível com as exigências do mercado imobiliário. Sennett (2018) propõe que uma cidade aberta mantém vivas as justaposições temporais, permitindo que o passado dialogue com o presente e se projete para o futuro. Dessa forma, mesmo estruturas degradadas carregam significados que vão além de suas funções originais e se tornam marcos da identidade local. A adoção de estratégias de reutilização adaptativa pode, portanto, revitalizar áreas degradadas, promovendo usos inovadores e socialmente relevantes, desde que tais intervenções sejam conduzidas de maneira a respeitar a autonomia das comunidades locais.

(b) O protagonismo da população: O protagonismo das comunidades é fundamental para a efetiva preservação do patrimônio industrial. Historicamente marginalizadas nos processos decisórios, as populações que habitam territórios periféricos têm sido frequentemente tratadas como objetos de intervenção, ao invés de sujeitos ativos na gestão de seus espaços. Paese (2017)ressalta que essas comunidades não podem ser meramente receptoras de soluções externas; ao contrário, elas devem ser reconhecidas como protagonistas na construção e preservação do legado de seu território. Redes de solidariedade e práticas de autogestão surgiram em resposta às adversidades impostas pela desindustrialização, configurando estratégias de resistência e preservação da memória coletiva. Metodologias participativas, como projetos de história oral e documentação etnográfica, emergem como instrumentos essenciais para registrar e legitimar as narrativas locais, fortalecendo a identidade e a autonomia dos moradores e subsidiando a construção de políticas públicas mais inclusivas.

(c) A necessidade de resistir à especulação imobiliária: As pressões urbanísticas e a especulação imobiliária constituem ameaças significativas ao legado industrial. Em uma das regiões mais densamente povoadas da capital, a área tem sido alvo de iniciativas de requalificação que frequentemente priorizam o aproveitamento econômico dos terrenos, em detrimento do reconhecimento de suas especificidades históricas e culturais. Sennett (2018) adverte sobre os perigos de intervenções que buscam homogeneizar o espaço urbano, ignorando a diversidade e a complexidade das comunidades que nele habitam. Tais processos podem desencadear a gentrificação, caracterizada pela remoção forçada de moradores e pela transformação dos espaços em polos de atração para investimentos especulativos, promovendo o desarraigamento social e o não pertencimento dos antigos habitantes. Esse cenário é agravado pela ausência de regulamentações específicas que protejam os vestígios industriais, os quais, em muitos casos, são demolidos ou substituídos por empreendimentos incompatíveis com a história local.

(d) Configuração de políticas públicas participativas: Superar os desafios da preservação requer a formulação de políticas públicas integradas que articulam preservação patrimonial, planejamento urbano e inclusão social. Perseu (2021) defende que a preservação deve ser encarada como uma prática democrática, onde os moradores atuam como agentes centrais na valorização de seus territórios. No contexto estudado, isso implica promover um diálogo efetivo entre governo, comunidade e especialistas, garantindo que as políticas reflitam as demandas e aspirações dos habitantes. Iniciativas como a reutilização adaptativa de espaços industriais desativados, o fomento à autogestão comunitária e o incentivo ao turismo cultural podem oferecer alternativas viáveis para a preservação do legado industrial. Todavia, o sucesso dessas estratégias depende de uma abordagem interdisciplinar, que combine saberes técnicos com o conhecimento popular, assegurando que as intervenções respeitem o contexto histórico e as dinâmicas sociais já existentes.

(e) Integração do patrimônio à inclusão social: Por fim, a preservação do patrimônio industrial deve ser entendida como uma ferramenta de inclusão social, capaz de reduzir desigualdades e fortalecer as identidades locais. Essa integração exige um reconhecimento do valor intrínseco das práticas culturais e dos saberes comunitários, que, quando incorporados às estratégias de desenvolvimento urbano, podem transformar o legado industrial em um recurso ativo. Projetos de reutilização adaptativa, por exemplo, podem criar oportunidades socioeconômicas para as populações locais, promovendo a geração de emprego, a inclusão cultural e a melhoria da qualidade de vida. Paese (2017) enfatiza a necessidade de transcender a simples conservação material, estimulando a construção de um futuro urbano que respeite a história e fortaleça os vínculos sociais. Assim, a integração do patrimônio com políticas de inclusão social não só preserva a memória coletiva, mas também contribui para a construção de cidades mais justas e resilientes.

Os desafios contemporâneos na preservação do legado industrial estão intimamente ligados à necessidade de articular memória coletiva, práticas culturais e políticas públicas participativas. A região estudada exemplifica as tensões entre o imperativo de desenvolvimento urbano e a urgência de preservar narrativas históricas que definem a identidade dos territórios periféricos. A partir da reflexão sobre o reconhecimento do industrial como patrimônio, do protagonismo das comunidades, da resistência à especulação imobiliária, da configuração de políticas públicas inclusivas e da integração do legado à inclusão social, evidencia-se que a preservação não é um fim em si mesma, mas um processo dinâmico de resistência e transformação social. Dessa forma, repensar a preservação do patrimônio industrial torna-se um ato que conecta passado, presente e futuro, permitindo que as cidades se desenvolvam de forma mais aberta, justa e sustentável.

Considerações

A análise do território em estudo como um lócus de preservação patrimonial revela, de forma inequívoca, a complexidade e a relevância de articular passado e presente em contextos marcados por dinâmicas históricas intensas de industrialização e urbanização periférica. A região, ao abrigar vestígios industriais que transcendem a mera materialidade, configura-se como um verdadeiro repositório de memórias coletivas, práticas culturais e redes de solidariedade que sustentam e reforçam a identidade local. Nesse sentido, o legado deixado pelas estruturas fabris – ainda que muitas vezes degradadas ou reconfiguradas pelo processo de desindustrialização – é portador de narrativas que se estendem para além do aspecto físico, representando a história de lutas, de resistências e de conquistas das comunidades que ali se estabeleceram.

Entretanto, os desafios impostos pela desindustrialização, pela especulação imobiliária desenfreada e pela ausência de políticas públicas integradas evidenciam a necessidade urgente de repensar estratégias de preservação. Como enfatizam Paese (2017) e Sennett (2018), a centralidade das comunidades locais deve ser reconhecida como condição sine qua non para a gestão efetiva dos territórios e para a valorização dos legados que estes abrigam. A inclusão das narrativas comunitárias nos processos decisórios não apenas reveste o debate de um caráter ético indispensável, mas também se revela crucial para promover uma justiça urbana que seja ao mesmo tempo equitativa e sustentável do ponto de vista cultural.

Ao integrar o patrimônio industrial às demandas contemporâneas de desenvolvimento urbano, o território estudado se apresenta como um espaço emblemático para a discussão sobre o papel da memória coletiva na construção de cidades mais abertas e inclusivas. Estratégias como a reutilização adaptativa de estruturas fabris – quando

aliadas a metodologias participativas que documentem e fortaleçam as práticas culturais locais – têm o potencial de transformar o legado histórico em um recurso ativo, capaz de gerar benefícios socioeconômicos e fortalecer os vínculos comunitários. Nesse processo, a preservação do patrimônio deixa de ser meramente um exercício de proteção do que restou da história, tornando-se um projeto de resistência e transformação social, no qual memória e paisagem dialogam para construir um futuro que respeite, integre e valorize as complexidades do passado.

Assim, a região analisada demonstra que preservar o patrimônio industrial é, sobretudo, habilitar as comunidades a moldarem um futuro em que inclusão, identidade e participação cidadã sejam elementos centrais do planejamento urbano. Essa abordagem não só garante a manutenção da memória histórica, mas também promove a construção de espaços urbanos mais justos, resilientes e pluralmente ricos – um legado que, para além do material, se fundamenta na vivência e na continuidade das práticas culturais que definem a essência do território.

Referências

ARRETCHE, M. *Trajetórias das desigualdades:* como o Brasil mudou nos últimos 50 anos. São Paulo: Editora Unesp, 2015.

CHOAY, F. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Editora UNESP, 2001.

DICIONÁRIO DE FAVELAS MARIELLE FRANCO. [Grande Cruzeiro]. In: WIKIFAVELAS. Rio de Janeiro: [Instituição responsável], 25 de julho de 2023. Disponível em /wikifavelas.com.br/index.php/Dicion%C3%A1rio_de_Favelas_Marielle_Franco Último acesso em 13 de fevereiro de 2025.

GRANDE CRUZEIRO. *Grupo de Trabalho Filosofia e História* (GTFH). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2024. Disponível em ufrgs.br/gtfh/2024/02/19/grande-cruzeiro/ Último acesso em 28 jan. 2025.

IPHAN. *Patrimônio industrial no Brasil*. Disponível em: portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218 Último acesso em 28 jan. 2025.

MENEGUELLO, C. (Org.). *Dicionário temático de patrimônio:* debates contemporâneos. Campinas: Editora da Unicamp, 2020.

PERSEU, G. M. *Cidade, modos de postar*: paisagens de orla de Porto Alegre em narrativas online no século XXI. 2021. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Disponível em: http://hdl.handle.net/10183/234909. Acesso em: 28 jan. 2025.

PAESE, C. *Contramapas de acolhimento*. 2017. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

PAESE, C.; MARIANO, G.; MOREIRA, L. *Cartografia da Hospitalidade*. Anais do V Enanparq. Salvador, 2018.

SENNETT, R. *Construir e habitar*: ética para uma cidade aberta. Rio de Janeiro: Record, 2018.

SMITH, L. *Uses of heritage*. London: Routledge, 2006.

SOUZA, J. R. et al. *Patrimônio industrial:* desafios e perspectivas para o século XXI. Cadernos de Estudos Sociais, v.12, n.1, p.23-45, 2023.

VIANNA, L. C. R. *Patrimônio Imaterial*. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete). ISBN 978-85-7334-299-4.

Links:

Pinterest. *Estaleiro Só em plena atividade*. Disponível em pinterest.com/pin/452048881317800777/ Último acesso em 13 de fevereiro de 2025.

Instituto Cultural, Esportivo e de Assistência Vila Malvina – *ICEA Malvina*. Disponível em apoia.se/icea Último acesso em 13 de fevereiro de 2025.

Prefeitura de Porto Alegre. *Avenida Tronco é entregue e liberada para trânsito.* Disponível em prefeitura.poa.br/gp/noticias/avenida-tronco-e-entregue-e-liberada-para-transito Último acesso em 13 de fevereiro de 2025.

IMIGRAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO E CERVEJA
O Caso de Pelotas/RS

IMMIGRATION, INDUSTRIALIZATION, AND BEER
The Case of Pelotas

Vitória Silveira da Costa[1] e Maria Lucia Bressan Pinheiro[2]

Resumo
Este artigo analisa a relação entre industrialização, imigração e a formação do patrimônio cervejeiro no Rio Grande do Sul, com foco especial na cidade de Pelotas. O objetivo é compreender como a chegada de imigrantes, principalmente alemães, influenciou o processo de industrialização regional, notadamente no setor cervejeiro. A metodologia adotada baseou-se em revisão bibliográfica de fontes acadêmicas e documentais. Os resultados evidenciam que a imigração europeia esteve diretamente ligada ao surgimento de núcleos industriais urbanos, especialmente na segunda metade do século XIX. Em Pelotas, fábricas como a Cervejaria Ritter e a Sul-Riograndense marcaram o início da produção cervejeira em escala regional, articulando saberes técnicos trazidos da Europa com os recursos locais. Conclui-se que o parque industrial pelotense se desenvolveu a partir de uma base econômica pré-existente, impulsionada pela imigração e urbanização, consolidando um legado cultural e patrimonial.
Palavras-chave: industrialização, imigração, Rio Grande do Sul, indústria cervejeira, urbanização.

Abstract
This article examines the relationship between industrialization, immigration, and the development of brewing heritage in the state of Rio Grande do Sul, with a particular focus on the city of Pelotas. It aims to understand how the arrival of immigrants, especially Germans, influenced regional industrialization, particularly in the brewing sector. The research methodology is based on a bibliographical review of academic and historical sources. The findings indicate that European immigration was closely connected to the emergence of urban industrial centers, especially in the second half of the 19th century. In Pelotas, breweries such as Cervejaria Ritter and Sul-Riograndense played a pioneering role in regional-scale beer production, combining European technical expertise with local resources. The study concludes that the industrial development of Pelotas was driven by a pre-existing economic foundation, strengthened by immigration and urbanization processes, and resulted in a significant cultural and industrial legacy.
Keywords: industrialization, immigration, Rio Grande do Sul, brewing

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 Professora associada da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). Doutora em Estruturas Ambientais Urbanas pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Arquitetura e Urbanismo (USP), Arquiteta e Urbanista (FAUUSP). E-mail: mlbp@usp.br

Introdução

O processo de industrialização esteve diretamente ligado com as condições econômicas presentes na Inglaterra do século XVIII. A Revolução Industrial foi impulsionada pelas condições econômicas e sociais e pela produção de bens de consumo fabricados com matéria-prima de baixo custo e, desta maneira, o caráter da produção foi modificado radicalmente. O transporte por meio das vias férreas, a mudança tecnológica, a escassez de mão-de-obra e a perspectiva de expansão do mercado contribuíram para o desenvolvimento desse novo modo de produção (Galvan e Flávio, 2000). Além disso, considera-se o processo de industrialização intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário. De acordo com Kühl (2018, p. 39) [...] a industrialização em larga escala associa-se diretamente a esse meio de transporte, pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada.

O patrimônio industrial - em seu sentido mais amplo - relaciona-se com os processos produtivos, os quais após cumprirem seu ciclo de vida acabam por desaparecer. Os indícios materiais e imateriais dessas atividades servem como testemunhos das mudanças culturais que acompanham os modelos produtivos que se sucedem. Em vista disso, a evolução acaba por acelerar a rápida substituição dos processos produtivos e tecnológicos acarretando diversos estabelecimentos e processos industriais substituídos, abandonados ou destruídos. Neste contexto, a iconografia industrial representada pela grande chaminé transforma-se de símbolo de trabalho e produção para um vestígio material de um exemplar já desaparecido do patrimônio industrial. Desta maneira, as sucessivas revoluções tecnológicas e industriais ocorridas desde o século XIX deixaram nas cidades contemporâneas conjuntos de construções herança da industrialização (González, 2019).

No que diz respeito à preservação do patrimônio industrial, o interesse acerca do tema é relativamente recente ao se comparar com outros tipos de manifestação cultural - fato relacionado à ampliação do que é considerado bem cultural. Em 1950 na Inglaterra tem início os debates sobre o tema a despeito das manifestações isoladas e incipientes voltadas ao legado da industrialização desde finais do século XVIII (Kühl, 2018). Embora a preservação de artefatos industriais já ocorresse de forma embrionária, foi apenas em meados do século XX que a arquitetura industrial passou a fazer parte do patrimônio cultural como é reconhecido hoje levando em consideração a arqueologia industrial como campo de estudo (Pauleto, 2021).

É importante destacar que o setor industrial contribui não só para a economia, mas também para as transformações que ocorrem na sociedade, como a urbanização e o desenvolvimento tecnológico. O processo de industrialização brasileiro está estreitamente relacionado com a vinda dos imigrantes para o Brasil, no século XIX, e está diretamente relacionado com a inserção do Brasil na economia mundial. O Brasil configurou-se como um país de imigração, receptor de mão de obra europeia. Este trabalho tem como objetivo apresentar a relação entre industrialização, imigração e a formação do patrimônio cervejeiro no Rio Grande do Sul, com especial atenção à sua manifestação na cidade de Pelotas. Justifica-se a pesquisa pela necessidade de compreender o papel da imigração europeia – especialmente alemã – na configuração da indústria cervejeira gaúcha e seu impacto na paisagem urbana e na memória coletiva. A metodologia baseia-se em revisão bibliográfica e documental.

Industrialização no Rio Grande do Sul

No século XVIII, o Estado do Rio Grande do Sul desempenhava um papel crucial no abastecimento de carne para o mercado nacional, especialmente para as regiões mineradoras de Minas Gerais. Enquanto a primeira indústria nacional foi a produção de açúcar, a primeira indústria gaúcha foi a do charque, envolvendo extensos complexos de estâncias onde eram realizadas atividades como criação e abate de gado, corte e preparo da carne, bem como o tratamento do couro. Essa atividade proporcionou os primeiros impulsos industriais ao estado, desfrutando de grande prestígio ao longo do século XIX e início do XX. O surgimento das charqueadas na região de Pelotas, no final do século XVIII, foi condicionado por essas atividades e pela proximidade do porto (Costa, 2001).

Ao longo do século XIX, além da indústria do charque, tem-se o surgimento de diversas atividades industriais. Entre 1822 e 1841, são registradas: uma fábrica de arreios, um arsenal militar e um laboratório de inflamáveis. No período de 1873 a 1896, na cidade de Rio Grande, destacam-se três grandes empreendimentos: a Companhia União Fabril (1873), considerada a primeira fábrica do estado, a Fábrica de Charutos Poock (1891) e a Companhia Fiação e Tecelagem Rio Grande (1896). É relevante ressaltar que até 1920, a cidade de Rio Grande era um polo industrial mais proeminente que a capital Porto Alegre (Costa, 2001). A industrialização do Rio Grande do Sul, na virada do século XIX para o século XX, ocorreu em dois polos produtores principais, cada um com características distintas. Um desses polos é composto pelas cidades de Rio Grande e Pelotas, enquanto o outro polo engloba os municípios em Porto Alegre, Caxias do Sul e o conglomerado de municípios do Vale do Rio dos Sinos (Aravanis, 2010).

O polo industrial composto pelas cidades de Rio Grande e Pelotas, cidades muito próximas entre si, não era constituído de unidades industriais homogêneas. A cidade de Rio Grande era composta de um modelo hegemônico de indústria caracterizado pelo significativo capital investido e até com a participação de capital estrangeiro. Caracterizava-se por altos índices de emprego de mão de obra e de nível de qualificação tecnológica elevada, bem como pela pouca diversificação de ramos industriais – importante destacar que a pouca diversificação de ramos industriais deve-se principalmente pelo fato de esta industrialização se voltar para o mercado nacional através de poucos produtos e em que sua competitividade já estava estabelecida: a tecelagem, a indústria de fumos (charutos) e alimentícia (compotas e enlatados). Além disso, o modelo industrial minoritário existente em Rio Grande tinha características opostas ao modelo predominante, ou seja, abrangendo estabelecimentos de pequeno porte e com uma produção de cunho artesanal voltada para o abastecimento do mercado local: doces, compotas, calçados, massas etc. No contexto da região de Pelotas, a segunda localidade integrante desse primeiro polo, observava-se uma estrutura de industrialização relativamente mais equilibrada em termos de quantidade entre indústrias de grande porte com tecnologia avançada e pequenas unidades de caráter artesanal. Vale ressaltar que, semelhante aos grandes estabelecimentos em Rio Grande, essas unidades maiores em Pelotas focavam na produção para o mercado nacional, principalmente beneficiando produtos oriundos de outra atividade produtiva vital na região, a pecuária. Por outro lado, as unidades de pequeno porte nessa localidade visavam principalmente o mercado regional, produzindo uma variedade de produtos a partir de matérias-primas diversas, como compotas, licores, charutos, entre outros. Dessa forma, coexistiam nessa região tanto um número expressivo de indústrias de grande porte e tecnologia avançada para a época, voltadas para o mercado nacional e beneficiando produtos pecuários, quanto vários estabelecimentos menores, de caráter artesanal, que produziam para o mercado regional (Aravanis, 2010). Nesse contexto industrial é que se insere a indústria cervejeira pelotense.

O segundo polo industrial do estado, constituído por Porto Alegre, Caxias do Sul e Vale do Rio dos Sinos, apresentava uma certa semelhança com Pelotas no enfoque no caráter artesanal de muitas de suas unidades. Além disso, possuía um núcleo mais numeroso de estabelecimentos, ainda que menores, e uma maior diversificação industrial. Isso se deve ao fato de que essas indústrias inicialmente buscavam atender às diversas necessidades de consumo da população da zona colonial e somente após consolidar sua posição no mercado consumidor regional é que esse polo industrial se lançou em direção ao mercado nacional (Aravanis, 2010).

Contudo, destaca-se que a industrialização no estado Rio Grande do Sul só se tornaria expressiva no Segundo Império, com a colonização da zona alemã e italiana. A partir do processo de imigração a industrialização no estado experimentou um rápido e diversificado crescimento. Do ponto de vista quantitativo esse crescimento é notável: no censo de 1907 o Estado do Rio Grande do Sul possuía 314 estabelecimentos industriais e correspondia a 13,5% do total da produção industrial brasileira, posicionando-se ao lado de São Paulo que detinha 15,9% (Costa, 2001). É importante destacar que o setor o alimentício foi de extrema relevância na industrialização do estado. A produção alimentar pode ser encontrada na região desde o início da colonização, ganhando forças com a economia charqueadora e a formação das colônias de imigrantes italianos e alemães. No Rio Grande do Sul, as indústrias de alimentos eram voltadas, em sua maioria, para abate, conservas, banha, vinho, cervejas, massas e biscoitos. Destaca-se mais especificamente o setor de bebidas, neste período surgiram muitas cervejarias de maior porte utilizando-se de tecnologia moderna. As cervejarias dependiam de insumos importados, como malte e lúpulo, e destinavam seu produto ao mercado local. Os estabelecimentos mais importantes localizavam-se junto aos maiores núcleos urbanos, como Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e Região Colonial, sendo Porto Alegre o maior centro produtor e consumidor (Araújo, 2002). De acordo com a pesquisa de Axt e Fabrício (2006), na segunda metade do século XIX o mercado da cerveja era disputado por treze fábricas na cidade de Porto Alegre.

No caso da cidade de Pelotas, as primeiras indústrias emergem no cenário da incipiente industrialização dispersa no Rio Grande do Sul no final do século XIX. A industrialização dispersa é marcada pelo surgimento de complexos industriais sem uma articulação significativa no âmbito nacional, resultando em economias regionais isoladas. Esse fenômeno ocorre devido à ausência de um mercado interno nacional suficientemente robusto e dinâmico para integrar as diversas unidades regionais em torno de interesses econômicos compartilhados. Embora a tradição econômica nas cidades do sul do Rio Grande do Sul estivesse centrada na pecuária e no beneficiamento primitivo de suas matérias-primas, as primeiras indústrias não surgiram como resultado direto da reconversão do capital do campo para o capital industrial. Na realidade, os primeiros empreendimentos industriais em Pelotas e em Rio Grande foram iniciativas privadas de alguns imigrantes, especialmente alemães, que prosperaram com as atividades comerciais desenvolvidas na região (Britto, 2011).

Uma das primeiras indústrias a ser estabelecida na cidade de Pelotas foi a F. C. Lang S.A, fundada por Frederico Carlos Lang, um imigrante alemão nascido em Berschweller. A indústria Lang especializou-se na produção de velas e sabão, utilizando sebo de origem animal como matéria-prima, dada a abundância desse produto na região. Ao longo das primeiras décadas do século XX, a empresa cresceu e expandiu seu mercado, conquistando vários prêmios em exposições internacionais por seus produtos. Desde então, várias outras indústrias surgiram na cidade. Em 1870, Carlos Ritter fundou a cervejaria Ritter, que em poucos anos experimentou um notável crescimento, expandindo sua capacidade produtiva e transferindo suas instalações para uma área de 3.054 metros quadrados. A cervejaria Ritter distribuiu seus produtos por todo o estado do Rio Grande do Sul e em todos os outros estados da República. A fundação

e o desenvolvimento dessa empresa foram marcos importantes na industrialização de Pelotas, tanto pela escala e importância desse estabelecimento quanto por iniciar um setor crucial na indústria local do ramo de bebidas. Aproveitando o sucesso da Cervejaria Ritter, é inaugurada em 1889 por Leopoldo Haertel a Cervejaria Sul Rio-Grandense. A empresa conquistou amplo reconhecimento, abrangendo uma parte significativa do mercado consumidor do estado e de outras regiões do país, ampliando a importância da indústria de bebidas na região de Pelotas no mercado nacional. Além dessas indústrias, outras desempenharam um papel significativo no processo de industrialização em Pelotas nesse período. No setor têxtil, destacam-se a Fábrica de Chapéus Pelotense e a Companhia Fiação e Tecidos Pelotense (Britto, 2011).

Imigração e Industrialização Cervejeira

O processo de industrialização brasileiro está estreitamente relacionado à vinda dos imigrantes estrangeiros para o Brasil no século XIX. Este movimento se insere no amplo processo de expansão mundial do capitalismo que por sua vez é uma consequência da Revolução Industrial. Os problemas característicos do surgimento da industrialização na Europa, como a expulsão do camponês da terra, destruição das pequenas produções artesanais, geração de mão de obra excedente e sua incapacidade de ser absorvida pela indústria, são vivenciadas pela Alemanha e Itália tardiamente, por serem os países europeus que se unificaram e industrializaram posteriormente aos outros. Esses problemas geraram grande tensão social e para os respectivos governos tornou-se interessante o envio desse excedente populacional para o exterior, minimizando os conflitos internos (Rückert, 2013).

A vinda dos imigrantes alemães para o Brasil foi ocasionada por vários fatores, entre eles: a crise econômica europeia durante o século XIX, a diminuição do tráfico de escravizados e a Abolição da Escravatura em 1888. A história da imigração no Brasil pode ser dividida em três grandes períodos: o 1º que data de 1808 a 1850; o 2º período ocorreu de 1850 a 1888. A imigração começou a crescer neste período 2º período, principalmente nas áreas associadas a áreas agrícolas. Por fim, o 3º período de 1888 até 1959, após o fim do processo de escravização, notou-se a ampliação da imigração. Com a vinda da família real para o Brasil, o país ascende de colônia lusitana à condição de Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, acarretando a abertura dos portos às nações amigas e à imigração europeia para o Brasil (Dolhnikoff, 2017). Destaca-se como um ponto nerval de declínio da imigração o ano de 1914, com o início da Primeira Guerra Mundial (Diégues Júnior, 1964).

A imigração no Brasil serviu a dois propósitos diferenciados: “[...] o primeiro, de iniciativa particular, estimulado pelo Governo, visava prover de braços o trabalho agrícola ameaçado pela diminuição de mão-de-obra escrava [...]” e um segundo propósito “[...] de iniciativa oficial, buscava, através da formação de colônias de imigrantes estabelecidos em pequenas propriedades, o incremento da produção de gêneros agrícolas para o consumo interno, o preenchimento dos vazios demográficos estratégicos e a formação da futura classe operária” (Anjos, 2000, p. 63).É importante salientar que no Estado do Rio Grande do Sul o fluxo imigratório esteve relacionado de maneira hegemônica ao segundo proposito destacado pelo autor Anjos (2000), ou seja, com o propósito de “colonização” das terras rio-grandenses.

Dentro da política global de imigração no Brasil, surgiu uma política de colonização a partir da formação de núcleos de produção agrícola que, em regime de pequena propriedade, contribuíssem para a diversificação da estrutura produtiva brasileira e para o abastecimento do mercado interno (Pesavento, 1985). O regime de pequenas propriedades caracterizou-se inicialmente pela formação de núcleos/colônias de imigrantes. Esses núcleos deram origem a agrupamentos ou povoados, cujas atividades foram diversificando-se com o correr dos anos e deram origem a vilas e cidades. Esses agrupamentos apresentaram também um desenvolvimento industrial originado do trabalho artesanal, implantado pelos imigrantes com os artesãos e artificies que vieram com as correntes imigratórias (Diégues Júnior, 1964). É importante destacar que grandes estabelecimentos industriais de hoje surgiram desses pequenos artesanatos das colônias. Foi a partir de núcleos coloniais e do desenvolvimento industrial de algumas regiões que surgiram prósperas cidades Rio Grande do Sul.

A formação dos núcleos coloniais inicialmente se restringiu a áreas rurais, e desses polos emergiram cidades hoje prósperas. Além disso, cabe destacar o papel fundamental destes núcleos no desenvolvimento da urbanização e no incremento da industrialização. No primeiro período da imigração no Brasil (1808 a 1850) verificam-se as primeiras experiências para o estabelecimento de núcleos coloniais formados com imigrantes estrangeiros: data de 1818 a primeira tentativa oficial de colonização estrangeira com a fundação da colônia de Nova Friburgo, por meio da introdução de dois mil suíços na fazenda do Morro Queimado, no Distrito de Cantagalo. O Império com o objetivo de facilitar o estabelecimento dos imigrantes concedeu diversos favores e, dentre as atribuições dos imigrantes estavam: abater arvores, preparas os terrenos e cultivar a terra (Diégues Júnior, 1964).

Após a fundação de Nova Friburgo tem-se a tentativa de uma segunda colônia de imigrantes no Brasil, que viria a prosperar de maneira mais vigorosa que a primeira. Em 1824 foram encaminhados imigrantes alemães para o Rio Grande do Sul com o objetivo de criar a colônia de São Leopoldo. Os imigrantes receberam a concessão de terras na antiga Fazenda Imperial do Linho Cânhamo, bem como facilidades financeiras: auxílios oficiais, ajuda material, etc. A colônia cresceu demograficamente em breve prazo, pois, em 1830, contava com 4.856 habitantes, quando se iniciara seis anos antes, com apenas 126. Com o progresso obtido na colônia de São Leopoldo, imigrantes partem de lá com o intuito de fundar novas colônias na Província do Rio Grande do Sul (Diégues Júnior, 1964). Além dos núcleos coloniais contribuírem para a diminuição da importação de alimento, tornavam-se importante para a continuidade do fluxo migratório para o país demonstrando o sucesso dos pequenos proprietários imigrantes organizados em núcleos coloniais. No caso específico do Rio Grande do Sul, é importante destacar o fato de que os colonos seriam localizados em terras até então virgens e não aproveitadas pela pecuária extensiva o que acarretou o povoamento das regiões e na criação de estradas o que facilitaria a comunicação entre as colônias (Pesavento, 1985). Os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul foram os que mais se beneficiaram com a imigração: verificou-se no período de 1872 a 1950 um aumento relativo da população de 966% (Diégues Júnior, 1964).

No contexto da formação social e econômica do Rio Grande do Sul, a chegada dos primeiros imigrantes alemães ocorreu em 25 de julho de 1824, estabelecendo-se na então recém-criada Colônia de São Leopoldo. A vinda desses imigrantes ao sul do Brasil representou um marco significativo na estrutura agrária regional, ao introduzirem o modelo de pequena propriedade familiar. No ambiente urbano, sua inserção profissional como artesãos possibilitou o desenvolvimento de setores industriais fundamentais, como a metalurgia e a indústria coureiro-calçadista, entre outros, configurando uma importante contribuição para o processo de diversificação e modernização da economia regional (Grützmann, Dreher e Feldens, 2008).

Considerando que os primeiros imigrantes alemães chegaram ao Rio Grande do Sul a partir de 1824, eles começaram a se dedicar à agricultura de subsistência em pequenos lotes de terra, utilizando mão de obra familiar. Após suprir as necessidades do núcleo colonial, a agricultura dos imigrantes alcançou a capacidade de produzir um excedente

que poderia ser comercializado. Esse excedente passou a ser vendido no mercado regional e, posteriormente, em nível nacional, por volta de 1870. Paralelamente ao trato de terra ou constituindo-se em atividade separada, surgiu o artesanato nos núcleos coloniais. A economia colonial imigrante foi responsável por impulsionar as chamadas agroindústrias (vinho, banha, cerveja, farinha, fumo), que acabaram por definir o perfil industrial do Rio Grande do Sul. As unidades de produção artesanais, disseminadas por toda a colônia, apresentaram alta diversificação, como: objetos de selaria, tecidos, azeite, licores, farinha, banha, vinhos, chapéus de palha, ferramentas para lavoura, cervejas, cigarros e charutos, tijolos, sapatos, panelas, rodas de carroças, etc. Esta economia regional imigrante propiciou a existência de atividades produtoras não capitalistas – a agricultura colonial e o artesanato doméstico – que proporcionaram ao comerciante uma acumulação de capital que foi básica para o surgimento da indústria. Os exemplos de indústrias originadas deste circuito são de grande relevância, tendo muitas delas evoluído a ponto de tornarem-se alguns dos maiores grupos empresariais do estado como: Renner, Trein, Ritter, Mentz, Oderich com destaque na produção de tecidos, banha, cerveja e produtos suínos, grupo ligados entre si por laços de parentesco e negócios (Pesavento, 1895). Destaca-se a importância da imigração alemã para o Brasil em virtude dos primeiros 31 anos de processos migratórios (1819 a 1850) em que este foi o grupo de maior expressão. Salienta-se que os alemães se localizaram principalmente no extremo-sul: Rio Grande do Sul. Portanto, o elemento estrangeiro representou o fator que contribuiu para o povoamento de áreas desocupadas.

Conforme Grützmann, Dreher e Feldens (2008), os imigrantes alemães exerceram expressiva atuação no setor comercial e em diversas outras atividades urbanas, abrangendo desde o ensino da língua alemã até o jornalismo, passando pelos ofícios em óticas, farmácias, hotelaria e pela produção de bens industriais como fumo, cerveja, velas, sabão e sabonetes. A inserção desses imigrantes no contexto brasileiro implicou, de um lado, um processo de adaptação às novas condições geográficas e socioculturais, que exigiu adequações nos hábitos alimentares, nas formas de habitação, nas vestimentas e no uso da língua. Por outro lado, sua presença também resultou em significativa influência sobre a cultura local. Através de seus costumes, crenças, culinária, cantigas e danças, os imigrantes alemães contribuíram para a conformação de uma identidade cultural singular no Rio Grande do Sul, cuja herança se mantém incorporada ao cotidiano da sociedade gaúcha contemporânea.

Com a chegada dos imigrantes aos centros urbanos do Sudeste e o deslocamento destes para as áreas de colônias na região Sul, iniciam-se novas relações produtivas em vista do conhecimento dos imigrantes nos processos industriais existentes na Europa. Na metade sul do Rio Grande do Sul, imigrantes alemães foram assentados a partir da metade do século XIX em sítios destinados à colonização agrícola. Alguns destes imigrantes e seus descendentes transferiram-se para as zonas urbanas, onde exerceram diferentes atividades ligadas ao comércio ou à indústria. Com relação à produção cervejeira, algumas empresas familiares vão surgir nos centros e nas regiões periféricas (Morais e Santos, 2013; Duarte, Lourenço e Fontana, 2020).

No limiar do século XX, a chegada de um viajante europeu ao porto de Rio Grande — último ponto de escala em território brasileiro antes de seguir viagem rumo a Montevidéu ou Buenos Aires — deparava-se com uma paisagem marcada pela intensa presença de conterrâneos oriundos de distintos países europeus. Imigrantes alemães, italianos, ingleses, espanhóis, poloneses e portugueses fixavam residência na região e buscavam inserção no mercado de trabalho, especialmente nas casas comerciais e nas fábricas recém-inauguradas. O Brasil atravessava, naquele momento, um processo de profundas transformações estruturais, caracterizado pela transição do trabalho escravizado para o trabalho assalariado no meio rural; pela substituição dos bondes puxados por tração animal pelos veículos elétricos nas áreas urbanas. Essa conjuntura refletia a passagem de uma sociedade agrária e tradicional para uma sociedade urbana e moderna, paralela à mudança do regime político, com a transição do Império para a República. Nesse contexto, emergia uma nova classe de empresários industriais que passava a disputar espaço político com os tradicionais grupos de poder, como os barões do café da região Sudeste e os grandes estancieiros e charqueadores do Sul. A instabilidade política e econômica então vigente contrastava com o surgimento de novos hábitos e visões de mundo, fortemente influenciados pelos ideais da Belle Époque (Ferraretto, 2017).

No caso da cidade de cidade de Pelotas consolidou-se, na segunda metade do século XIX, como um importante polo de atração para migrações internas e internacionais. Tal condição deve-se, em parte, à sua posição estratégica como centro regional e à proximidade com a fronteira uruguaia, bem como à existência de um porto que facilitava a circulação de pessoas e mercadorias. Contudo, é no dinamismo da economia local e nas perspectivas de desenvolvimento urbano que se encontram os principais fatores impulsionadores dos fluxos migratórios para o município durante esse período (Soares, 2001).

Na região sul do Rio Grande do Sul, a colonização de imigrantes alemães consolidou-se com o assentamento na Colônia de São Lourenço, oficialmente fundada em 18 de janeiro de 1858, na Serra dos Tapes. Esse empreendimento foi de iniciativa privada, liderado por Jacob Rheingantz (1813 - 1877), e, após seu falecimento, seus herdeiros deram continuidade à expansão colonizadora com a fundação da Colônia Arroio Grande, em 1881, e da Colônia Progresso, em 1891. Paralelamente às colônias promovidas por Rheingantz, outras iniciativas privadas foram implementadas na região serrana de Pelotas, conduzidas por estancieiros, charqueadores e comerciantes locais, motivados pelas perspectivas de rentabilidade oferecidas pela ocupação e exploração econômica. Entre os empreendimentos de destaque nesse contexto, sobressai a empresa Carlos Ritter & Irmão, cuja atuação no ramo cervejeiro é objeto do presente estudo. Em 1900, a firma fundou três colônias: Santa Rita, Visconde da Graça e Colônia Ritter, evidenciando seu protagonismo na articulação entre atividade industrial e expansão territorial. A partir da segunda metade do século XIX, a presença teuta em Pelotas ultrapassou os limites da agricultura, estendendo-se ao espaço urbano por meio da instalação de estabelecimentos fabris. Além da cervejaria Ritter, destacam-se a Fábrica F. C. Lang e a Cervejaria Sul-Rio-Grandense, que desempenharam papel expressivo no dinamismo econômico local, contribuindo significativamente para a industrialização pelotense (Morais e Santos, 2013).

É relevante destacar que uma parcela significativa dos empreendimentos industriais e comerciais não vinculados diretamente ao circuito charqueador estava sob responsabilidade de imigrantes ou descendentes de italianos e alemães. Os italianos, em especial, destacavam-se em atividades ligadas aos serviços, notadamente nos setores de hotelaria, chapelaria e alfaiataria. Os imigrantes alemães, por sua vez, exerciam papel expressivo no campo industrial, como evidencia a atuação em estabelecimentos como a Cervejaria Ritter, fundada em 1876, e a Cervejaria Rio-Grandense, estabelecida em 1888 sob a direção da família Haertel. Merece menção ainda a Fábrica Lang, voltada à produção de sabão, velas e cola. No âmbito da educação, bem como nos campos da fotografia, ótica e farmácia, observa-se a significativa presença de imigrantes franceses, os quais também contribuíram para a diversificação e o desenvolvimento das atividades urbanas locais (Rubira, 2012).

Para compreender a diversidade étnica presente na região de Pelotas, torna-se fundamental a análise dos fluxos migratórios que ali ocorreram. A pesquisa intitulada “A Colonização ocorrida na área Rural de Pelotas na 2ª metade do Século XIX”, desenvolvida por Fetter (2002), subsidiou a elaboração de gráficos por Betemps e Vieira

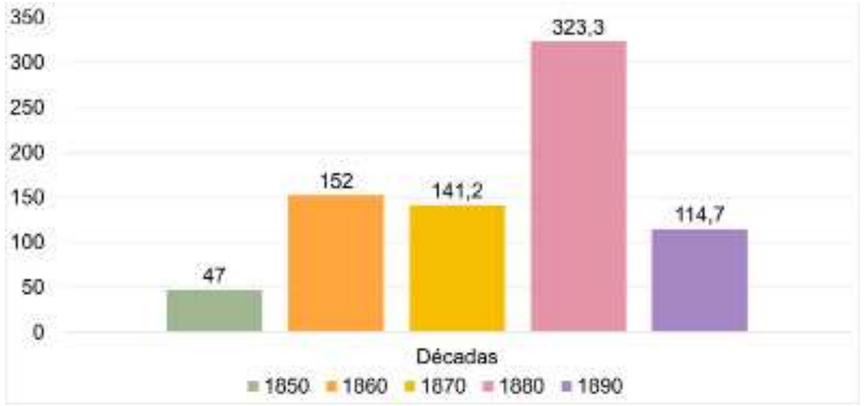


Figura 1 – Média do número de imigrantes entrados em cada ano, por década. Fonte: Autora (2025) adaptado Betemps e Vieira (2008).

(2008), os quais apresentam a média anual de entrada de imigrantes, agrupada por década (Figura 1). Os estudos evidenciam que as fontes do Arquivo Público abrangem um intervalo temporal restrito e marcado por lacunas significativas. Lamentavelmente, o período compreendido entre 1873 e 1887 — fase em que foram criados a maioria dos núcleos agrícolas no município e que, possivelmente, corresponde ao auge da chegada de imigrantes — não teve seus registros preservados. Porém através da Figura 1 nota-se o elevado número de imigrantes entrados na década de 1880. Desde a fundação da Freguesia de São Francisco de Paula, em 1812, há indícios da presença de estrangeiros na localidade. No entanto, é com a elevação de Pelotas à categoria de cidade (1835) e com o término da Revolução Farroupilha (1845), que a prosperidade e as inovações proporcionadas pela economia do charque passaram a exercer maior atratividade sobre os imigrantes. Esse movimento migratório foi intensificado pela implementação de políticas de colonização promovidas pelo Estado (Fig. 1).

Por meio da Figura 2, observa-se que a composição étnica dos imigrantes estabelecidos em Pelotas e na região sul do Rio Grande do Sul reflete, em menor escala, as tendências migratórias registradas no estado como um todo. Entre os anos de 1857 e 1895, os imigrantes de origem germânica apresentaram predominância numérica no município, seguidos pelos grupos de origem latina. O contingente germânico foi composto majoritariamente por prussianos (1.648), enquanto o grupo latino incluía italianos (731), portugueses (671), espanhóis (217) e franceses (75). Já o grupo nórdico, de menor expressividade estatística, compreendia holandeses (14), suíços (8), belgas (7), dinamarqueses (7), suecos (6), austríacos (5), poloneses (5) e húngaros (2). Além desses, registram-se também a presença de 4 uruguaios, 2 norte-americanos, 1 chinês, 1 mexicano e 1 indivíduo cuja nacionalidade ou origem étnica não foi identificada. Ressalte-se que, do ponto de vista cronológico, os portugueses constituíram o primeiro grupo europeu a se estabelecer na região de Pelotas, sendo que alguns de seus membros integravam o próprio aparato estatal responsável pela concessão de sesmarias e lotes de terra (Fig. 2).

Os imigrantes de origem alemã que se estabeleceram na cidade de Pelotas a partir da década de 1840, em sua maioria, dedicaram-se a atividades vinculadas ao comércio e à indústria. Detentores de capital econômico considerável, constituíram uma pequena burguesia urbana que se articulou por meio de associações culturais e recreativas, nas quais mantinham vivas as tradições e valores de uma cultura étnica distintiva (Fonseca, 2007). Dessa maneira, os imigrantes alemães consolidaram sua presença na dinâmica econômica local por meio da ativa participação e do incentivo às atividades industriais e comerciais, ocupando posições de destaque nesses setores. Tal protagonismo contribuiu para a construção de uma imagem social favorável à sua assimilação cultural e à formação de uma classe burguesa emergente. Detentores de capital oriundo de

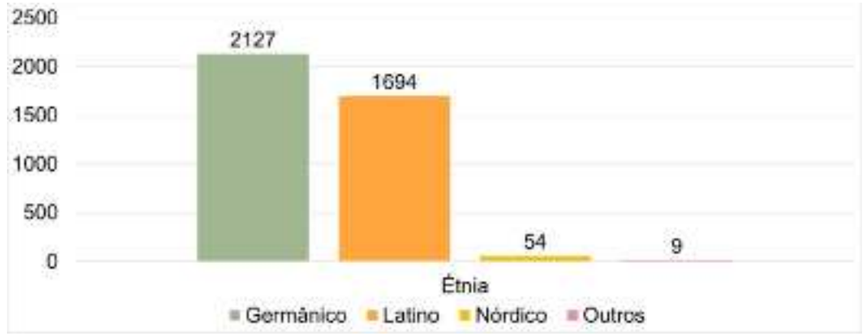


Figura 2 – Número de imigrantes por etnicidade (1857 - 1895). Fonte: Autora (2025) adaptado Betemps e Vieira (2008).

trajetória marcada pelo trabalho diligente e persistente, destacam-se, nesse contexto, dois importantes empresários da cidade de Pelotas: o alemão Frederico Carlos Lang e o teuto-brasileiro Carlos Ritter. Ambos iniciaram suas atividades empresariais em condições modestas. Lang foi inicialmente empregado na fábrica de sabão, colas e velas de Luiz Eggers, vindo posteriormente, em 1864, a adquirir o estabelecimento. Já Ritter fundou uma pequena cervejaria em 1872, que experimentou rápido crescimento, a ponto de, em 1911, representar cerca de metade da arrecadação da Mesa de Rendas do município (Anjos, 2000, p.97,101).

Ademais, no processo de industrialização da América Latina, a instalação de cervejarias esteve relacionada com os processos migratórios, em especial com a imigração alemã em vista do conhecimento de produção cervejeira. Destaca-se a importância da imigração alemã para o Brasil em virtude dos primeiros 31 anos de processos migratórios (1819 a 1850) em que este foi o grupo de maior expressão. Salienta-se que os alemães se localizaram principalmente no extremo-sul: Rio Grande do Sul. Salienta-se que a vinda dos imigrantes para o Brasil no século XIX se insere no amplo processo mundial de expansão do capitalismo. Além disso, sob o ponto de vista dos principais países europeus emigratórios aqueles que tardiamente se industrializaram foram os principais imigrantes brasileiros como é o caso da Alemanha e da Itália (Pesavento, 1985).

Cerveja no Brasil

A história da cerveja no Brasil está fortemente ligada aos processos de imigração europeia, especialmente dos imigrantes alemães. Neste contexto, a produção se tornou uma importante base econômica no país, envolvendo grandes quantias de capital que impulsionaram a expansão do mercado e a construção de um oligopólio no setor cervejeiro. As regiões Sudeste e Sul do Brasil se destacaram como polos produtores de cerveja, onde a concentração econômica era alta e existia grande concentração populacional no final do século XIX. O Rio Grande do Sul caracteriza-se como um dos pioneiros na produção de cerveja no Brasil, com quatro grandes áreas de produção emergentes: Vale dos Sinos, Vale do Caí expandindo-se para Porto Alegre e o município de Pelotas, localizado no extremo sul do estado. (Lourenço, Schumann e Duarte, 2021). Nesse sentido, pode-se constatar que a imigração alemã no Rio Grande do Sul se constitui como um dos principais marcos para a consolidação da produção industrial cervejeira no Brasil. De acordo com Köb (2000), a expertise técnica para a produção de cerveja já acompanhava os imigrantes alemães, mesmo antes do processo de industrialização. Na região sul do Brasil, onde esses imigrantes eram mais numerosos, era comum encontrar estabelecimentos comerciais que produziam e

vendiam cerveja no mesmo local, o que se tornava rentável por estarem distantes dos principais mercados cervejeiros do país na época.

Há indícios de que a cerveja teria chegado ao Brasil por volta de 1634 a 1654 durante a presença holandesa no nordeste da colônia portuguesa, pela Companhia das Índias Ocidentais. Após a saída dos holandeses em 1654, a bebida reapareceu apenas no final do século XVIII. Antes da abertura dos portos em 1808 pela família real portuguesa, a cerveja consumida no Brasil era contrabandeada e chegava pelos estados de Recife, Rio de Janeiro e Salvador. A partir dessa data, inúmeros comerciantes estrangeiros, principalmente da Inglaterra, começaram a trazer cerveja ao país, juntamente com outros produtos. A relação comercial entre Portugal e Inglaterra favoreceu esse processo, já que os ingleses eram os maiores cervejeiros da Europa naquela época. Até meados de 1870, as cervejas consumidas no Brasil eram provenientes de países como Inglaterra, Alemanha, Dinamarca e Holanda. Nessa época, a cerveja nacional começou a ser introduzida no mercado, apesar de apresentar qualidade inferior à importada, seu preço de venda era menor tornando-se atrativa ao consumidor local. As primeiras indústrias de cerveja nacional surgiram próximo à Proclamação da República, produzindo cervejas de alta fermentação, seguindo o mesmo processo das importadas. No entanto, a qualidade do produto nacional ainda era inferior, pois a fermentação continuava mesmo com a cerveja engarrafada, o que levou a prática de amarrar a rolha da garrafa com um fio de barbante, dando origem ao apelido de “cerveja barbante” (Santos, 2004; Sousa, 2021).

É importante destacar que o início da produção da cerveja no Brasil não pode ser datado com exatidão. No final dos anos vinte do século XIX, o militar alemão Carl Seidler[3] encontrou no Rio Grande do Sul, imigrantes alemães estabelecidos na Colônia de São Leopoldo com conhecimento para fabricar cerveja (Santos, 2004).

> [...] Estavam em vias de se estabelecer alguns cervejeiros, que certamente aqui hão de fazer bons negócios, pois a cerveja que é importada da Inglaterra e de Hamburgo é horrivelmente cara, por causa do transporte e dos impostos constantemente crescentes. [...] (Seidler, 1951, p. 110).

No contexto nacional, destaca-se que a produção de cerveja passou por três períodos: a origem relacionada à imigração alemã no início do século XIX; a expansão da produção e a passagem do sistema artesanal/familiar para o sistema industrial no final do século XIX; e a decadência da produção com a entrada do capital oriundo da região Sudeste (Duarte, Lourenço e Fontana, 2020).

Em 27 de outubro de 1836 no Jornal do Comércio do Rio de Janeiro, tem-se o primeiro documento conhecido sobre a produção da cerveja no Brasil: um anúncio da Cervejaria Brazileira. Até 1850 tem-se notícias de algumas poucas cervejarias no Rio de Janeiro, São Paulo e em regiões de imigração alemã no Rio Grande do Sul. No final do século XIX, no Rio Grande do Sul, os imigrantes de origem alemã e italiana produziam cerveja e vinho respectivamente, os produtos eram consumidos pelos imigrantes e seu excedente era comercializado. Em vista da dificuldade de obtenção da matéria-prima e do problema da fermentação em um país de clima tropical, as primeiras cervejarias industrializadas do país surgiram nas décadas de 1870 e 1880 (Santos, 2004).

Destaca-se que durante a segunda metade do século XIX surgiram pequenas cervejarias no Rio Grande do Sul, localizadas principalmente nos núcleos urbanos mais importantes, como Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande (Araújo, 2002). A chegada de imigrantes alemães ao estado gaúcho se configura como um dos marcos essenciais para o estabelecimento e consolidação da produção industrial de cerveja no Brasil (Duarte, Lourenço e Fontana, 2020). Com o crescimento do consumo de cerveja no estado gaúcho, houve uma mudança na produção industrial após 1850, movendo-se para áreas mais próximas do mercado consumidor. Dessa forma, além das cervejarias estabelecidas nas regiões de colonização alemã, surgiram as primeiras cervejarias na capital, Porto Alegre (Duarte et al., 2021). A cervejaria pioneira no Rio Grande do Sul foi a de Friederich Christoffel - em Porto Alegre - que em 1878 produzia mais de 1 milhão de garrafas por ano (Santos, 2004).

Paralelamente ao desenvolvimento da indústria cervejeira no Rio Grande do Sul na primeira metade do século XIX, observamos a presença de fábricas em outros estados, como no Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina (Limberger e Espindola, 2019). Em 1880 instalaram-se no Rio de Janeiro as primeiras máquinas compressoras frigorificas, que produziam gelo artificial propiciando um ambiente refrigerado, e, desta forma representando um grande avanço na indústria cervejeira do país. Data dessa época a fundação das duas cervejarias que viriam a dominar o mercado nacional, a Companhia Cervejaria Brahma do Rio de Janeiro e a Companhia Antarctica Paulista. A partir de 1930 tanto a Companhia Antarctica Paulista como a Cervejaria Brahma passaram a eliminar quase todos os seus concorrentes (Santos, 2004). O período entre 1890 e 1930 foi marcado pela intensificação da instalação da indústria cervejeira no Brasil, com a participação de empresários alemães, portugueses e brasileiros (Marques, 2014).

O consumo de cerveja cresceu proporcionalmente à mudança dos hábitos de sociabilidade dos moradores, motivada pela urbanização. Na cidade do Rio de Janeiro, em meados do ano de 1888, Joseph Villiger constituiu a firma Villiger & Cia., o nome comercial do negócio, cuja marca fantasia era Cervejaria Brahma. O ambiente econômico de finais da década de 1880 era favorável para a movimentação de capitais em torno do negócio cervejeiro. No estado do Rio Grande do Sul, foram vários os estabelecimentos fundados a partir de 1870. O início da produção de cerveja em grande escala na cidade de São Paulo foi marcado pela fundação da Companhia Antárctica Paulista (Santos 2004).

A refrigeração confiável e acessível foi fundamental para o impulso da indústria de cerveja. No setor cervejeiro havia, portanto, uma corrida por posições no mercado e observou-se que de maneira concomitante houve um movimento de aquisição de equipamentos de refrigeração, buscando ganhar posições na disputa pela dianteira tecnológica do mercado. A mudança do perfil tecnológico do setor cervejeiro é apresentada na Tabela 1, em que a maior parte das empresas fez os ajustes técnicos necessários para a conversão do sistema de fabricação de alta para o de baixa fermentação. Destaca-se que a amostra da Tabela não esgota o universo das cervejarias existentes às vésperas da Primeira Guerra Mundial (Marques, 2014).

3 Carl Seidler, um militar alemão, participou ativamente na Guerra da Cisplatina em prol do Brasil. A imigração alemã para o Brasil, incentivada por D. Pedro I, atendeu a duas necessidades distintas do governo brasileiro. A primeira resultou na formação de colônias, com o propósito de povoar e desenvolver a regiões. A segunda teve como objetivo suprir a falta de soldados para as forças brasileiras na Guerra da Cisplatina. Dado que o Brasil não possuía um exército nacional, recorreu a mercenários alemães (Gonçalves, 2012). No livro Dez anos no Brasil, Carl Seidler descreve suas passagens por diversas localidades, incluindo: Passo do Rosário, Pelotas, Rio Grande, Porto Alegre, Viamão, Triunfo, Cachoeira do Sul, Piratini, Jaguarão, Torres, Laguna, Florianópolis e Rio de Janeiro.

Tabela 1 – Brasil: cervejarias de baixa fermentação, 1864-1907. Fonte: Marques (2014).

Empresa	Valor da produção, contos	Data de constituição	Data da conversão tecnológica
Empresa	Valor da produção, contos de réis (1907)	Data de constituição	Data da conversão tecnológica
Antártica (SP)	2.700	1888	1891
Brahma (RJ)	6.000	1888	1896
Ritter & Irmão (Pelotas/RS)	800	1872	1899
Teutônia (RJ) (a)	360	1950	1898
Polônia (Viveiros & Cia.) (RJ)	250	-	-
Cerveja Paraense (PA)	2.350	-	-
Bopp (RS)	360	1881	1914
Bavária (SP)	-	1892	1898
Becker (RS) (b)	-	1879	-
Bohemia (RJ)	480	1888	1899
Babilônia (RJ) (c)	-	-	1899
Germânia (MG)	490	1864	1906
Cristhoffel (RS)	300	1873	-
Ritter & Filhos (Porto Alegre/RS)	600	1905	1905
Sassen (RS)	540	1889	-

(a) Incorporada à Brahma em 1904, ficava em Mendes (RJ).
(b) Incorporada à Bernhard Sassen em 1889.
(c) Incorporada à Brahma em 1899.

Em 1901, os dirigentes de algumas das maiores fábricas de cerveja do país se reuniram na capital paulista. Estavam presentes: de São Paulo, a Antártica e a Bavária (paulista); do Rio de Janeiro (capital federal e interior do estado) a Teutônia, a Brahma e a Bavária do Rio (está última já incorporada ao patrimônio da Brahma desde 1899). O propósito desse encontro era discutir a possibilidade de fusão dessas empresas em uma única entidade, que teria sede legal na cidade de São Paulo e uma duração prevista de 30 anos. Destaca-se a ausência de representantes do Sul do país, em especial de Carlos Ritter de Pelotas/Rio Grande do Sul, que se mostrou avesso a propostas de fusões ao longo de todo o tempo em que as grandes cervejarias ensaiaram formar uma única organização. O projeto previa a racionalização dos custos de produção, a redução dos custos de propaganda e a centralização administrativa, e, desta forma acabando com as guerras comerciais entre as empresas. Além disso, tinha por objetivo ampliar a presença das cervejas brasileiras no Norte do país, onde elas eram vendidas a preços muitas vezes superiores aos praticados no Centro-Sul, e a concorrência dos produtos ingleses e alemães era grande (Marques, 2014).

Em 1902 os dirigentes cervejeiros se reuniram novamente e selaram um acordo, a ideia de fusão foi substituída pelo acordo operacional, sob o nome de Federação das Cervejarias com a participação do mesmo grupo de empresas representado na reunião de 1901. A proposta da Federação versava sobre a manutenção da independência administrativa de cada fábrica, havendo, em contrapartida, a repartição dos lucros apurados trimestralmente, conforme quotas de participação. O projeto pode ser resumido em três linhas estruturais: a primeira buscava racionalizar a expansão da capacidade de produção das fábricas, a segunda previa a redução dos custos operacionais, e a terceira estabelecia preços combinados para os diferentes tipos de cerveja. A partir destas diretrizes, qualquer proposta de expansão deveria ser submetida ao exame dos participantes da Federação, em que o voto da Antártica teria maior peso em vista de possuir maior quota na Federação. Sob o viés da redução dos custos operacionais o mercado nacional seria repartido por zonas de distribuição, cabendo à Brahma distribuir pelo interior fluminense e mineiro e nas regiões servidas pela Estrada de Ferro Central do Brasil. A Antártica, caberia administrar, juntamente com a Bavária, um deposito central na cidade de São Paulo, de onde seria distribuída a cerveja para o interior paulista. As demais regiões costeiras, do Sul ao Norte, seriam abastecidas por uma empresa de transportes terceirizada (Herm. Stoltz & Cia.) coordenados pelo escritório central da Federação das Cervejarias (Marques, 2014).

No início de 1914, já se observava uma tendência de queda nas vendas das cervejarias nos estados, indicando um cenário de desaceleração econômica em todo o país. Embora soubesse-se que a situação política na Europa era instável, era impossível prever qual posição o Brasil assumiria no jogo político internacional. Durante os anos da guerra, as cervejarias enfrentaram um aumento significativo nos custos operacionais, já que a matéria-prima importada se tornou mais cara. Ao mesmo tempo, todo o setor cervejeiro foi impactado pela diminuição do consumo em função da crise econômica do país (Marques, 2014). A partir de 1930, a Antarctica e a Brahma iniciaram um processo de eliminação de quase todos os seus concorrentes, processo que na verdade já havia sido iniciado em 1904. Além disso, essas duas empresas mantinham sua posição dominante também em relação à importação de cervejas estrangeiras, graças às pressões, influências e poder que exerciam sobre as autoridades responsáveis pela política alfandegária (Santos, 2004). Destaca-se ainda a compra da Fábrica de Cerveja Bavária pela Companhia Antárctica Paulista em 1904, determinando o desaparecimento da diversidade de estabelecimentos voltados a essa atividade na cidade de São Paulo (Rufinoni, 2004).

É importante destacar que as empresas Brahma e Antártica Paulista buscaram estabelecer presença no mercado do Rio Grande do Sul no período após a guerra. A indústria rio-grandense encontrou a solução por meio da fusão das três principais cervejarias de Porto Alegre - Bopp, Sassen e Ritter - em uma única empresa em 1924 denominada de Cervejaria Continental. A criação da Cervejaria Continental, como parte do processo de concentração em andamento, praticamente eliminou as condições de concorrência das outras cervejarias da capital e das áreas próximas (Pesavento, 1985).

A trajetória da cerveja no Brasil revela mais do que a simples evolução de uma bebida: trata-se da materialização de processos históricos amplos, que envolveram industrialização, imigração, modernização tecnológica e transformação dos hábitos urbanos. Inicialmente introduzida como produto importado, a cerveja passou a ser produzida localmente a partir da expertise técnica dos imigrantes alemães, que encontraram no sul do Brasil, especialmente no Rio Grande do Sul, condições ideais para implantar suas fábricas. A industrialização cervejeira foi, assim, impulsionada por fatores como a chegada de equipamentos modernos de refrigeração, a concentração urbana e a estrutura comercial em consolidação, culminando em um setor dinâmico e competitivo. Entretanto, a crescente concentração de mercado e o apagamento das pequenas cervejarias regionais, como exemplificado pela formação da Cervejaria Continental e pelas fusões lideradas por Brahma e Antarctica. Reconhecer a relevância cultural e patrimonial da indústria cervejeira — para além de seu valor econômico — é um passo fundamental para compreender sua contribuição na construção da identidade regional e preservar suas marcas na paisagem urbana e na história social do país.

A análise da industrialização cervejeira no Rio Grande do Sul revela que os fluxos migratórios europeus, especialmente os de origem alemã, foram decisivos não apenas para o desenvolvimento econômico do estado, mas também para a conformação de uma identidade produtiva e cultural profundamente enraizada. A expertise técnica trazida pelos imigrantes, associada à organização familiar das primeiras unidades produtivas, resultou em um modelo de indústria que soube articular tradição, inovação e adaptabilidade às condições locais. A inserção dessas fábricas em núcleos urbanos e coloniais impulsionou o surgimento de um setor cervejeiro competitivo e diversificado, que, por sua vez, alimentou redes de sociabilidade, consumo e transformação urbana. A consolidação da indústria cervejeira no Rio Grande do Sul, especialmente em

Pelotas, revela a profundidade das interações entre os fluxos migratórios europeus e os processos de industrialização regional. A imigração alemã, impulsionada por crises socioeconômicas na Europa e políticas colonizadoras no Brasil, introduziu saberes técnicos e práticas produtivas que foram fundamentais para o surgimento de núcleos industriais no sul do país. Em Pelotas, esses imigrantes encontraram um ambiente propício para empreender, articulando o conhecimento cervejeiro trazido da Europa à estrutura urbana e comercial de uma cidade que já ocupava posição estratégica na economia regional.

Urbanização e Industrialização: parque industrial de Pelotas/RS

Apesar das cidades brasileiras estarem presentes no território brasileiro desde os primórdios coloniais, foi somente com a evolução do processo de industrialização que os centros urbanos assumiram a importância sob o viés econômico e de moradia da maior parte da população. Por décadas, o processo envolvendo a industrialização e urbanização no Brasil teve maior concentração na região sudeste e na capital paulista, por conseguinte, o surgimento de novas fábricas e os investimentos públicos em infraestrutura atraíram cada vez mais a mão-de-obra migratória. Assim, o crescente mercado consumidor para os novos produtos industriais reforçou ainda mais a concentração espacial do desenvolvimento econômico nesta região (Emerique, 2014). Desta forma, em relação aos processos de industrialização e urbanização no Brasil é possível perceber que as regiões que historicamente mais se industrializaram foram aquelas que mais concentraram um grande contingente populacional. Destaca-se as regiões Sudeste e Sul como as maiores aglomerações urbanas do país.

A industrialização deve ser compreendida como um fenômeno urbano uma vez que é indissociável a localização das fábricas em torno dos conglomerados urbanos, em vista da proximidade de muitos trabalhadores e serviços de infraestrutura. Contudo, o inverso também é verdadeiro: muitas vezes a presença de uma fábrica induz a formação de conglomerados urbanos. O processo de industrialização se disseminou pelo mundo provocando transformações econômicas, sociais e culturais na sociedade. O novo modo de produção acarretou a divisão social e territorial do trabalho além do surgimento de novas necessidades para satisfazer as condições de sobrevivência no mundo capitalista. Ao mesmo tempo que a industrialização favoreceu a formação e expansão urbana, também foi uma exigência em vista das condições impostas como a concentração de renda e ascensão social da burguesia e dificuldade e pobreza para os trabalhadores (Galvan e Flávio, 2000).

No Brasil, a industrialização tornou-se mais efetiva a partir do século XIX através de transformações econômicas e sociais que acarretariam condições favoráveis para o desenvolvimento industrial e urbano. Desta forma, surgiram novas formas de viver, novos centros urbanos e novas cidades. Para compreendermos as razões as quais geraram o interesse no Estado do Rio Grande do Sul como um dos focos de desenvolvimento econômico e social a partir da industrialização, é fundamental abordar aspectos acerca dos ciclos econômicos brasileiros.

No que tange a relação causal entre industrialização e a urbanização e na história brasileira, a abolição da escravização, a imigração, o crescimento do setor assalariado e, consequentemente, a expansão do mercado interno, representam um conjunto de fatores que influenciaram o processo de industrialização e urbanização no final do século XIX nas principais cidades do Brasil (Moraes, 2020). É importante destacar que antes do surgimento das primeiras fábricas, as cidades brasileiras no século XIX que se tornariam os principais centros industriais do país apresentavam um baixo grau de urbanização. Em meio às heranças do sistema colonial e à presença do escravismo, essas cidades em sua maioria ainda pequenas e com uma fisionomia urbana bastante restrita. Desta forma, pode-se analisar a evolução urbana no caso do Rio Grande do Sul, destaca-se a cidade de Rio Grande que tem seu processo de urbanização acelerado em virtude do Porto como ponto estratégico no comércio do Sul com a região Rio-São Paulo. Portanto, o espaço urbano pré-existente surge como uma das condições favoráveis à formação e ao desenvolvimento das indústrias. No caso da cidade de São Paulo, a evolução urbana a partir de 1870 foi devido ao movimento do capital comercial e financeiro da economia cafeeira. Já a cidades do Rio de Janeiro e Salvador deviam sua rede urbana em boa parte à situação específica de capitais administrativas, na Colônia e no Império. A cidade, ao concentrar determinadas atividades econômicas, desenvolve uma base de serviços indispensáveis para a circulação e distribuição de mercadorias industriais, além de ser a base para o investimento em capital (dinheiro, matérias-primas e máquinas) na produção industrial. Além disso, as cidades enquanto conglomerados populacionais proporcionam tanto a mão-de-obra necessária para o trabalho quanto o mercado de consumo (Hardman e Leonardi, 1991).

Neste sentido, a indústria surgiu no Rio Grande do Sul a partir da segunda metade do século XIX a partir da produção artesanal das áreas de imigração do Estado e foi sendo melhorada com unidades nos centros urbanos maiores - Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas - ou as chamadas colônias centrais – Caxias do Sul, São Leopoldo. A imigração teve uma relação íntima com a industrialização do Estado do Rio Grande do Sul, foi das colônias que a maioria das matérias-primas e mão de obra foram provenientes. Como consequência da imigração-colonização, tem-se a criação do setor metal mecânico com empresas Berta, Gerdau, Becker, Uhr, Wallig e Eberle, além das cervejarias como Ritter, Bopp e Sassen (Miranda, 2003).

Dessa forma, destaca-se que a industrialização e a urbanização no Brasil configuram processos interdependentes, fortemente influenciados por fatores históricos, como a abolição da escravização, a imigração e a expansão do mercado interno. As regiões Sudeste e Sul, em especial, destacaram-se como polos industriais em razão de sua base econômica consolidada e da atração de investimentos em infraestrutura. No caso do Rio Grande do Sul, a industrialização encontrou suporte tanto nas colônias de imigrantes, responsáveis pelo fornecimento de mão de obra e matérias-primas, quanto nos centros urbanos em expansão. Assim, a articulação entre a formação das cidades, o crescimento das atividades industriais e a modernização dos transportes, como a implantação das ferrovias, foi essencial para a consolidação dos espaços urbanos e industriais no Brasil ao longo dos séculos XIX e XX.

A indústria cervejeira destacou-se como uma atividade característica da comunidade teuto-brasileira, a qual introduziu no Brasil o hábito de consumo dessa bebida, trazido de sua terra de origem. Em seus primórdios, a produção era de natureza artesanal, realizada na zona colonial de São Leopoldo, onde a cevada era cultivada pelos próprios colonos, com sementes fornecidas pelo governo provincial. A elevação dos custos da cerveja importada impulsionou a ampliação da produção local, inicialmente voltada apenas ao consumo interno. Com o tempo, o processo produtivo foi aprimorado, resultando na transição do modelo manufatureiro para a estrutura industrial (Pesavento, 1983).

A cidade de Pelotas localiza-se na metade sul do Estado do Rio Grande do Sul. Foi fundada em 1815, e elevada à categoria de cidade em 1835. A cidade foi impulsionada pelo enriquecimento do período do charque, proporcionando investimentos dos grandes charqueadores em diversos setores da cidade, inclusive o da construção civil (Gutierrez, 2001; Magalhães, 1993). De acordo com Tomaz e Silveira (2020) no caso do município de Pelotas as dinâmicas de ocupação do território estão relacionadas diretamente às atividades econômicas e organizações sociais. Os processos da

formação e consolidação urbana de Pelotas ocorreram em três fases transcorrendo do modelo rural escravocrata para o modelo do capital industrial, entre o final do século XIX e início do século XX. A primeira fase de ocupação do território foi inteiramente rural, com a ocupação ibérica através da divisão de sesmarias e posteriores redivisões, orientada pela consolidação do sistema charqueador.

Ademais, no processo de formação do município de Pelotas é importante destacar a "colonização" através da inserção dos europeus na zona rural da cidade. A composição geográfica do município é fator preponderante para a imigração, destaca-se duas grandes paisagens naturais: a planície (ao sudeste) e a região serrana (a noroeste). De acordo com Anjos (2000) na primeira região localizaram-se as grandes propriedades dos estancieiros charqueadores e na segunda multiplicaram-se as pequenas propriedades, destinadas ao assentamento de imigrantes europeus. Através do Relatório da Intendência de 1922 foi possível observar que no ano de 1900 a cidade de Pelotas possuía 61 colônias. Através dos dados obtidos, fica evidenciado que a colonização dessa área foi realizada majoritariamente por capital particular uma vez que apenas 4 foram fundadas por órgão públicos: Colônia Municipal (1882), Colônias Acciolli (1885), Affonso Pena (1885) e Maciel (1885). Além disso, das 61 colônias descritas foi possível identificar a origem dos habitantes em 20 colônias; destas 16 (80%) possuíam em sua composição o imigrante alemão. Algumas das colônias descritas foi possível identificar a distância em relação a área urbana da cidade. Desta forma, percebe-se que as colônias estavam localizadas a uma distância estratégica do centro urbano, obtendo acesso à zona urbana permitindo o abastecimento das colônias com insumos da cidade e, também a atividade mercantil baseada na venda dos excedentes agrícolas.

A cidade de Pelotas foi impulsionada pelo enriquecimento do período do charque, tendo início uma segunda fase de ocupação com uma dinâmica rural-urbana. A área urbana de Pelotas foi fundada com o nome de Freguesia de São Francisco de Paula, o plano de fundação ocorreu com o objetivo de regular a relação da Igreja com as famílias charqueadoras (Gutierrez, 2001, 2004). A fundação da Freguesia data de 1815, sendo elevado a condição de Vila em 1832, e em 1835 tornou-se Cidade (Goularte, 2014). A partir de 1860, a comercialização de escravizados começou a decair, e, desta maneira os investimentos dos charqueadores passam a ser aplicados de maneira mais proeminente em propriedades urbanas o que até então predominava em imóveis rurais (Gutierrez, 2001, 2004). Tem-se a construção do primeiro loteamento urbano com edificações afastadas das charqueadas, em vista, principalmente, dos odores desagradáveis da produção do charque (Magalhães, 1993).

As edificações residenciais, os edifícios institucionais e os espaços de uso coletivo construídos nesse período expressam de forma significativa a configuração socioeconômica vigente, fortemente orientada por valores e padrões culturais de matriz europeia. Tal influência manifestou-se não apenas nos modelos arquitetônicos e urbanísticos adotados, mas também na incorporação de equipamentos urbanos importados da Europa — a exemplo de determinados chafarizes instalados em praças públicas e do reservatório elevado em ferro fundido localizado na Praça Piratinino de Almeida. Este último, datado de 1875, constitui-se em relevante exemplar do patrimônio do período, tendo sido tombado pelo IPHAN em 1984, com registro no Livro do Tombo de Belas Artes (Goularte, 2014).

O setor urbano de Pelotas teve grande expansão entre 1860 e 1890, período em que ocorreram grandes mudanças tanto nas estruturas econômicas e sociais quanto na morfologia urbana. Neste período houve uma intensificação das atividades portuárias e a industrialização determinando a terceira fase de ocupação de Pelotas. De acordo Soares (2000), o processo de transformações no espaço urbano pelotense teve início após um surto de cólera ocorrido no ano de 1855. A disseminação da doença devido às precárias condições sanitárias da atividade charqueadora, exigiu a implementação de obras de saneamento. Dentre os melhoramentos urbanos do final do século XIX têm-se: redes de abastecimento de água encanada e de iluminação pública (a gás), telégrafo, telefonia, a desobstrução do canal de São Gonçalo (ampliando a atividade portuária) e a instalação da linha férrea (Silveira e Ritter, 2015). O dinamismo econômico vivenciado na região promoveu significativas transformações na paisagem urbana, acompanhadas da adoção de padrões culturais associados à burguesia europeia. Entre as inovações implementadas, destacam-se as canalizações subterrâneas de água potável, que estabeleceram a conexão entre o reservatório elevado em ferro fundido — importado da Escócia — e quatro chafarizes produzidos por uma fundição francesa, estrategicamente instalados no centro da cidade entre os anos de 1873 e 1875.

Em paralelo as obras públicas de saneamento, instalaram-se fábricas na cidade o que acabou por contribuir para a migração da população para o centro urbano. Neste mesmo cenário, têm-se a abolição do sistema escravista. A cidade de Pelotas tornou-se um polo atrativo para as migrações internas e internacionais. Além de sua posição como centro regional e sua proximidade com a fronteira com o Uruguai, a presença do porto também foi um fator de atração de fluxos migratórios. No entanto, é no dinamismo da economia local e nas possibilidades de desenvolvimento urbano que poderíamos estabelecer as principais razões do fluxo migratório para o município na segunda metade do século XIX (Soares, 2001).

A cidade de Pelotas consolidou-se como um proeminente centro comercial, impulsionada, sobretudo, pelo estímulo à instalação de indústrias em seu perímetro urbano, prática incentivada no período imperial e preservada durante o período republicano. Esse dinamismo econômico propiciou significativas transformações urbanas, com investimentos em infraestrutura e modernização, que contribuíram para a atração de imigrantes estrangeiros em busca de oportunidades diversas. Nesse contexto, observa-se a expressiva presença de sócios estrangeiros nas estruturas industriais locais, especialmente nas décadas de 1870 e 1890. Dentre os ramos industriais em atividade, destacavam-se as fábricas de curtimento de couro, sabão e velas, chapéus, fumo e cerveja, refletindo a diversidade e o fortalecimento do setor fabril pelotense (Anjos, 2000, p.38).

As primeiras fábricas surgiram em Pelotas a partir da segunda metade do século XIX e se intensificaram na primeira metade do século XX. As fábricas primeiramente eram ligadas ao setor da pecuária, em vista das charqueadas - espaços de agroindústria que antecederam a industrialização no desenvolvimento socioeconômico pelotense - e ao cultivo do arroz que crescia fortemente naquela época. Essas fábricas se concentravam no espaço urbano localizado na região do Porto e na região da Estação Férrea em vista da facilidade de escoamento da produção (UFPel, 2021). Entre as fábricas instaladas neste período destacam-se: a Fábrica Lang, as cervejarias Ritter e Sul-Riograndense e a Fábrica de Fiação e Tecidos Pelotense. Outras fábricas foram instaladas para o aproveitamento da matéria-prima da produção do charque, como curtumes. A estrutura industrial contava também com indústrias menores, como as olarias, que complementavam o sistema de aplicação de riquezas em construções do perímetro urbano (Tomaz e Silveira, 2020).

Desde a década de 1840, com a atuação pioneira de Luiz Eggers na implantação de uma fábrica de sabão, colas e velas que obteve destaque em nível estadual, a cidade de Pelotas passou a atrair um número expressivo de imigrantes alemães e teuto-brasileiros, os quais se estabeleceram na região dedicando-se à atividade fabril e ao comércio. A posição geográfica estratégica de Pelotas, situada entre a capital da província e o porto marítimo de Rio Grande, foi um fator determinante para sua

consolidação como um relevante centro comercial. Adicionalmente, sua localização como ponto de passagem obrigatória nas rotas comerciais entre as lagoas dos Patos e Mirim ampliou as possibilidades de articulação com o mercado uruguaio, o que, segundo Fonseca (2007), contribuiu significativamente para atrair e fixar o contingente germânico na região.

No contexto urbano pelotense, destacaram-se diversas iniciativas industriais fundadas e administradas por indivíduos de origem alemã ou teuto-brasileira. Entre estas, podem ser mencionadas: a fábrica de velas e sabonetes de Frederico Carlos Lang; a fábrica de sabonetes de R. Neumann; a fábrica de chapéus de W. Wiener, Spanier e Rheingantz; as cervejarias de Carlos Ritter e de L. Härtel; a fábrica de cola de F. Müller; as fábricas de fumo de Jakob Klaes; a fábrica de couros envernizados de Guilherme Sieburger; e a fábrica de curtumes de Henrique João Hadler e Germano Feichert (Anjos, 2000).

Em 1887, foi fundado o Centro Agrícola-Industrial de Pelotas, com a finalidade de fomentar e articular as atividades comerciais, agrícolas e industriais da região. Entre os membros fundadores da entidade figuravam nomes de expressiva atuação no setor industrial local, como Carlos Ritter e Irmão, Frederico Carlos Lang, Guilherme Wiener, Jakob Klaes e Carlos Guilherme Rheingantz — este último proprietário da Companhia de Fiação de Tecidos de Rio Grande (Anjos, 2000, p. 91). Esses empresários representam a constituição de uma pequena burguesia de origem étnica, que emergiu em Pelotas ao longo da segunda metade do século XIX, contribuindo de forma significativa para a transformação econômica e sociocultural do município.

A industrialização e a urbanização no Brasil, particularmente no Rio Grande do Sul, são processos historicamente entrelaçados que contribuíram decisivamente para o surgimento e fortalecimento da indústria cervejeira no estado. A partir da segunda metade do século XIX, centros urbanos como Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande transformaram-se em polos industriais em função de fatores como a imigração europeia, o crescimento do mercado interno e a implantação das ferrovias. A presença de imigrantes, especialmente alemães, garantiu não apenas a expertise técnica e a mão de obra qualificada, mas também a formação de uma cultura produtiva que impulsionou o surgimento de pequenas fábricas — entre elas, cervejarias que se tornariam marcos econômicos e simbólicos nas cidades gaúchas. A formação desses núcleos urbanos industriais demonstra que o espaço urbano não apenas acolheu a indústria, mas foi por ela moldado. Nesse sentido, a valorização da indústria cervejeira como patrimônio cultural exige também o reconhecimento da cidade como espaço de memória da produção, onde a arquitetura fabril, os bairros operários e os antigos centros de distribuição constituem testemunhos vivos de um passado que articula trabalho, migração, técnica e identidade regional. A evolução urbana e industrial da cidade de Pelotas, especialmente entre o final do século XIX e o início do século XX, evidencia como o processo de industrialização foi profundamente condicionado por sua base econômica anterior e pelos fluxos migratórios europeus, sobretudo de origem alemã. Inserida em um contexto geográfico estratégico, próxima ao porto de Rio Grande e às rotas comerciais sul-americanas, Pelotas transformou-se em um polo urbano-industrial articulado tanto pela riqueza gerada pelas charqueadas quanto pelo dinamismo das pequenas propriedades coloniais. Nesse ambiente, consolidou-se um parque industrial diverso, no qual se destacaram fábricas de sabão, chapéus, curtumes e, notadamente, cervejarias como Ritter e Sul-Riograndense. Tais empreendimentos, liderados por imigrantes ou descendentes, introduziram modelos produtivos modernos e fortaleceram o elo entre urbanização e industrialização. Contudo, o reconhecimento desse patrimônio industrial — símbolo da transição da cidade para a modernidade — permanece limitado. Refletir sobre o parque industrial de Pelotas, portanto, é também reivindicar a valorização de um legado histórico que combina técnica, cultura, etnicidade e território, e cuja memória persiste na paisagem urbana e nas identidades locais.

Conclusão

A industrialização no Rio Grande do Sul esteve diretamente ligada às transformações econômicas e sociais globais, sendo impulsionada pela expansão ferroviária e pela necessidade de produção em larga escala. Esse processo resultou na criação de um significativo patrimônio industrial, marcado pela rápida substituição de processos produtivos e tecnológicos. A evolução industrial trouxe não apenas crescimento econômico, mas também desafios na preservação de estruturas e identidades produtivas que se transformaram ao longo do tempo. A chegada dos imigrantes europeus, especialmente alemães e italianos, foi determinante para o desenvolvimento industrial do estado. Esses imigrantes introduziram novas técnicas produtivas e impulsionaram a economia regional por meio da formação de colônias agrícolas e industriais. Esse movimento coincidiu com a transição econômica brasileira. Ademais, este período foi marcado pelo crescimento de pequenos negócios que, mais tarde, se transformaram em grandes indústrias.

Os setores industriais que mais se destacaram no Rio Grande do Sul foram inicialmente a produção do charque, que desempenhou um papel fundamental na economia do século XIX, seguida pelas indústrias têxtil, alimentícia e metalúrgica. Com o tempo, cidades como Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas tornaram-se centros industriais importantes, refletindo a diversificação econômica do estado e sua crescente integração ao mercado nacional. O crescimento industrial impulsionou também a urbanização do Rio Grande do Sul.

A imigração alemã teve uma influência direta na consolidação da indústria cervejeira gaúcha. Os imigrantes trouxeram conhecimentos técnicos avançados sobre a produção de cerveja, resultando no surgimento de diversas fábricas no estado. Essas cervejarias, inicialmente voltadas para o abastecimento local, expandiram-se gradualmente, conquistando espaço no mercado nacional e contribuindo para a formação de um setor econômico relevante.

O surgimento de fábricas e estabelecimentos industriais atraiu trabalhadores para os centros urbanos, acelerando a modernização das cidades. Esse processo reforçou a concentração populacional e contribuiu para o desenvolvimento de infraestrutura urbana, consolidando o estado do Rio Grande do Sul como um dos polos industriais do Brasil. Conclui-se que a valorização do patrimônio industrial é essencial para compreender as raízes econômicas e culturais do Rio Grande do Sul e garantir a preservação de sua identidade histórica.

Por fim, a evolução da indústria cervejeira no Brasil passou por um processo de fusões e aquisições, resultando na formação de um setor oligopolizado dominado por grandes empresas como Brahma e Antarctica. Esse fenômeno refletiu a tendência mais ampla de concentração industrial no país, reduzindo a diversidade de pequenas cervejarias e alterando a dinâmica do mercado. Assim, a relação entre industrialização, imigração e urbanização se mostra fundamental para compreender o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul e sua inserção no cenário produtivo nacional.

A industrialização cervejeira em Pelotas constitui um exemplo emblemático de como os fluxos migratórios, especialmente de imigrantes alemães, atuaram como vetores fundamentais no processo de modernização produtiva e urbana do Rio Grande do Sul. Inserida em um polo industrial diverso, onde coexistiam grandes fábricas tecnológicas e unidades artesanais voltadas para o mercado regional, a cidade de Pelotas incorporou o saber técnico trazido pelos imigrantes em empreendimentos como as cervejarias Ritter e Sul Rio-Grandense. Essas indústrias não apenas consolidaram a presença da cerveja como produto cultural e econômico de relevância, mas também contribuíram

para a reconfiguração do espaço urbano, ao lado de outras atividades ligadas à pecuária e ao beneficiamento de alimentos. Nesse sentido, refletir sobre a imigração e a indústria cervejeira de Pelotas é reconhecer a cidade como um importante núcleo de inovação, memória e identidade produtiva, cuja herança material merece ser compreendida, valorizada e preservada como parte fundamental da história industrial brasileira.

Referências

ANJOS, Marcos Hallal Dos. *Estrangeiros e Modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX.* Pelotas: Ed. Universitária – UFPEL, 2000.

ARAÚJO, Nilton Clóvis Machado de. Origens e evolução espacial da indústria de alimentos do Rio Grande do Sul. *In:* 1º Encontro de Economia Gaúcha, Porto Alegre: PUC/FACE, 2002. *Anais1º Encontro de Economia Gaúcha, Porto Alegre.* PUC/FACE, 2002. Disponível em: http://cdn.fee.tche.br/eeg/1/mesa_10_araujo.pdf. Acessado em 18 dez. 2023.

ARAVANIS, Evangelia. A industrialização no Rio Grande do Sul nas primeiras décadas da República: a organização da produção e as condições de trabalho (1889-1920). *Revista Mundos do Trabalho,* v. 2, n. 3, p. 148-180, jan.-jul.2010.

BETEMPS, Leandro Ramos.; VIEIRA, Margareth Acosta. Turismo pela História da Colonização no Sul do Rio Grande do Sul: O Caso das Colônias Francesa e Municipal de Pelotas/RS**.** *Revista Eletrônica de Turismo Cultural,* v. 2, n. 2, p. 1-24, 2008.

BRITTO, Natalia Daniela Soares Sá. *Industrialização e Desindutrialização do Espaço Urbano na Cidade de Pelotas (RS).* 2011. [s.n.]. Dissertação (Mestrado em Geografia,) – no Programa de Pós-graduação em Geografia, do Instituto de, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2011.

COSTA, Ana Elísia. *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.

DIÉGUES JÚNIOR, Manuel. *Imigração, Urbanização, Industrialização.* 1.ed. São Paulo: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, 1964. 385 p.

DOLHNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império.* 1 ed. São Paulo: Editora Contexto, 2017. p.176.

DUARTE, Tiaraju Salini; LOURENÇO, William Martins e FONTANA, Guilherme. Origem, Ascensão e Decadência das Cervejarias no Estado do Rio Grande do Sul: Um Recorte Espaço-Temporal do Século XIX e XX. *Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia,* Rio Claro, v. 20, n. 1, p. 368-379, mar. 2020.

DUARTE, Tiaraju Salini; LOURENÇO, William Martins; FONTANA, Guilherme; SCHUMANN, Eduardo. A Produção (Micro)Cervejeira no Estado do Rio Grande do Sul: da Decadência Produtiva a Renovação do Setor. *Caminhos da Geografia,* Uberlândia, v. 21, n. 73, p. 173-190.

EMERIQUE, Lucas Possedente. *Dos Engenhos de Açúcar à Indústria Automobilística: o desenvolvimento e as transformações da indústria no município de Piracicaba –SP.* 2014. 203 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

FERRARETTO, Maria Karina. *Sociedades nem tão anônimas: um estudo prosopográfico sobre a elite empresarial de Rio Grande (1884-1913)*. Dissertação (Mestrado em História) Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2017.

FETTER, Leila Maria Wulff. *A Colonização ocorrida na área Rural de Pelotas na 2ª metade do Século XIX.* Pelotas: UCPEL, 2002. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Social.

FONSECA, Maria Angela Peter da. *Estratégias para a preservação do germanismo (Deutschtum): gênese e trajetória de um collegio teutobrasileiro urbano em Pelotas (1898-1942).* Dissertação (Mestrado em Educação) Faculdade de Educação da Universidade Federal de Pelotas, 2007.

GALVAN, Claudia Terezinha Gagliotto; FLÁVIO, Luiz Carlos. Estudo bibliográfico sobre o processo de industrialização, a urbanização e o desenvolvimento da habitação no Brasil. *Revista Faz Ciência,* [S. l.], v. 9, n. 9, p. 127, 2000.

GONÇALVES, Roberta Teixeira. Viagem ao Brasil: as lembranças de Carl Seidler. *In:* XXI Encontro Estadual de História –ANPUH-SP. Campinas, 2012. *Anais* […] Rio Grande, 2012.

GONZÁLEZ, Ana María Sosa. Patrimônio Industrial: um legado para conhecer, reconhecer e preservar. In: MICHELON, Francisca Ferreira (org.). *O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas.* 1. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2019. p. 71-84.

GOULARTE, Daniela Vieira. *Friches Industriais Pelotenses, Conhecer Para Preservar: O Caso da Laneira Brasileira S.A..* 2014. 106 f. Monografia (Curso de Pós-Graduação Lato Sensu -) – Centro de Artes, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2014.

GRÜTZMANN, Imgart; DREHER, Martin Norberto.; FELDENS, orge Augusto. *Imigração alemã no Rio Grande do Sul.* São Leopoldo: Oikos/Unisinos, 2008.

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya. *Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense.* Pelotas: Ed. UFPel, 2001.

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya. *Barro e sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1777-1888).* Pelotas: Ed. UFPel, 2004.

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.

KÖB, Edgar. Como a cerveja se tornou bebida brasileira: a história da indústria de cerveja no Brasil desde o início até 1930. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.* Rio de Janeiro, v. 161, n. 409, p. 29-58, 2000.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro.* 2.ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2018.

LOURENÇO, William Martins; SCHUMANN, Eduardo e DUARTE, Tiaraju Salini. A origem e decadência do polo produtivo de cerveja no município de Pelotas: um recorte espaço-temporal do século XIX e XX. *Anais do Seminário de Estudos Urbanos e Regionais,* 2019.

MAGALHÃES, Mário Osório. *Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890).* Pelotas: Ed. UFPel/ Mundial, 1993.

MARQUES, Teresa. Cristina de Novaes. **A** *Cerveja e a Cidade do Rio de Janeiro: de 1888 ao início dos anos 1930.* Jundiaí: Paco Editoral; Brasília: EdUNB, 2014.

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.

MORAES, Tiago Castaño. Patrimônio, indústria e cerveja: olhares sobre a antiga Cervejaria Antarctica em Joinville/SC, Brasil. In: *Cadernos do Arquivo Municipal* n. 13, p. 97-122, 2020.

MORAIS, Cleonice Terezinha Gonçalves de e SANTOS, Carlos Alberto Ávila. Industriais Teuto-Brasileiros em Pelotas: Contribuições na Economia e na Cultura do Final do Século XIX e Início do XX. *XII Seminário de História da Arte,* n. 3, p. 1-17, 2013.

PAULETO, Ludmilla Sandim Tidei de Lima. *As oficinas mecânicas da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Bauru – SP: por uma intervenção possível.* 2021. 626 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História da Indústria do Rio Grande do Sul.* Guaíba: RIOCELLL, 1985.

RUBIRA, Luís. *Almanaque do Bicentenário de Pelotas – volume 1*. 1 ed. Santa Maria: PRÓ-CULTURA-RS Gráfica e Editora Pallotti, 2012. p. 336

RÜCKERT, Fabiano Quadros. A colonização alemã e italiana no Rio Grande do Sul: uma abordagem na perspectiva da História Comparada. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, v. 5, n.10, 2013.

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.

SEIDLER, Carl. *Dez anos no Brasil.* São Paulo: Livraria Martins, 1951. 320 p. Disponível em: https://ia601607.us.archive.org/33/items/dezanosnobrasil00seiduoft/dezanosnobrasil00seiduoft.pdf. Acesso em: out. 2022.

SILVEIRA, Aline Montagna da e RITTER, Carolina. A Preservação do Patrimônio da Industrialização em Pelotas: Reflexões Sobre a Construção da Casa de Máquinas da Companhia Hidráulica Pelotense. *Revista Memória em Rede,* v. 5, n.12, 2015.

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

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.

TOMAZ, Lourenço Kallil e SIVEIRA, Aline Montagna da. Patrimônio Cultural Industrial e Desenvolvimento Urbano: Estudo Sobre o Caso do Complexo Lang, Pelotas/RS. *In:* 4º Simpósio Científico do ICOMOS Brasil / 1º Simpósio Científico ICOMOS-LAC. Rio de Janeiro, 2020. *Anais* […] Rio de Janeiro, 2020.

ISSN 2526-7310 PIXO n.34, v.9 inverno de 2025

PERCEPÇÃO DO PATRIMÔNIO ATRAVÉS DA ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL
O caso de Assis

PERCEPTION OF HERITAGE THROUGH INDUSTRIAL ARCHAEOLOGY
The case of Assis

Tainá Maria Silva[1] e Naiara Cristine Spiller[2]

Resumo

A expansão das estradas de ferro em fins do século XIX e início do XX foi responsável pelo aparecimento e crescimento de várias cidades no interior de São Paulo. Como legado desse desenvolvimento, encontram-se espalhados pelo território paulista variados remanescentes industriais. Com base nisto, este estudo objetiva debater sobre o caso do complexo ferroviário de Assis, a partir de três edificações em situações discrepantes de conservação e uso. A pesquisa foi motivada pela participação em uma oficina de arqueologia industrial, na qual foram explorados os edifícios que abrigaram a estação, o armazém e as oficinas da Companhia Ferroviária Sorocabana. A partir dessa experiência, foram levantadas reflexões sobre a preservação desses remanescentes industriais e sua relação com a cidade e sua memória.
Palavras-chave: ferrovias, patrimônio industrial, arqueologia, Assis.

Abstract

The expansion of railways in the late 19th and early 20th centuries was responsible for the emergence and growth of several cities in the interior of São Paulo. As a legacy of this development, various industrial remnants are scattered throughout the Paulista territory. Based on this, this study aims to discuss the case of the Assis railway complex, starting from three buildings in disparate states of conservation and use. The research was motivated by participation in an industrial archaeology workshop, where the buildings that housed the station, warehouse, and workshops of the Sorocabana Railway Company were explored. From this experience, reflections were raised about the preservation of these industrial remnants and their relationship with the city and its memory.
Palavras-chave: Railway, industrial heritage, archaelogy, Assis.

1 Doutoranda em História (UNESP/Assis), Mestre em Arquitetura e Urbanismo (UNESP/Bauru, 2019) com estágio-pesquisa na cidade de Paris pela École National Supérieure d'Architecture (ENSA/La Villette). e Graduada em Arquitetura e Urbanismo (USC, 2015).
2 Professora associada do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Uneduvale e do curso de Técnico em nível médio em Edificações do Centro Paula Souza, Mestre em Arquitetura e Urbanismo (UNESP/Bauru, 2023) e Graduada em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Estácio (2018) com estágio na Universidad de Zaragoza (2014/2015).

Figura 1 - Visão geral do complexo ferroviário de Assis com indicação da estação, armazém e oficinas. Fonte: imagem coletada em Google Earth com arte elaborada pelas autoras.

Introdução

A destinação de edifícios históricos, tombados ou não, a novos usos é um caminho escolhido com frequência a partir do entendimento que pode auxiliar na sua conservação, em virtude do uso ser a essência da arquitetura e estar intrinsecamente ligado com a sua forma estética e simbólica (Choay, 2006). A inserção destes testemunhos do passado no cotidiano da comunidade permite que laços sejam criados e mesmo sem instrumentos legais que garantam a preservação estas edificações se mantêm vivas e ativas. Apoiado nesses argumentos, o presente artigo pretende refletir sobre o caso do complexo ferroviário da cidade de Assis, em específico sobre o prédio da estação e aquele que antes abrigava as oficinas da antiga Companhia Sorocabana.

O interesse pelo local se justifica por uma visita realizada na ocasião de uma oficina sobre Arqueologia Industrial, promovida pela Universidade Estadual Paulista e conduzida pelo professor Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz. A oficina teve como escopo apresentar conceitos e ferramentas da disciplina e, como atividade prática, a análise de três edificações do conjunto ferroviário de Assis, momento no qual foi possível identificar algumas questões tanto da materialidade quanto patrimoniais.

As ferrovias são parte intrínseca da cidade de Assis, cuja malha urbana inicial foi estruturada a partir dos trilhos. Fundada em 1905 com sua economia baseada em cultivo de algodão, em menos de 10 anos foi atingida pelos trilhos da então Estrada de Ferro Sorocabana com a principal finalidade de escoar a produção de grãos da região (Pereira e Fiorin, 2015) (Fig.1).

O complexo ferroviário que resiste até os dias de hoje, no entanto, surgiu em datas diversas: a estação ferroviária e as oficinas foram inauguradas em 1926 – nessa mesma data, inclusive, foram construídas parte das habitações para os trabalhadores ferroviários; e o armazém foi construído em 1934, momento no qual a estação também passou por uma reforma. Em 1999, com a desativação do transporte de passageiros, a estação foi fechada e o complexo foi totalmente desativado alguns anos mais tarde, com a desativação do transporte de cargas (Pereira e Fiorin, 2015; Mota, 2013).

Pela própria formação da qual se deu o complexo ferroviário de Assis, hoje ele ocupa área importante na região central urbana. Isto é: implica diretamente na mobilidade, na paisagem e nas experiências dos usuários, incidindo nas várias questões inerentes às cidades. Não podemos esquecer que edificações industriais se encontram quase sempre ameaçadas pela obsolescência exatamente porque foram construídas para

Figura 2 - Fachada principal da estação ferroviária. Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024.

funcionalidades específicas (Kühl, 2018). Assim, áreas e edificações industriais ou ferroviárias vão refletir na urbe, seja quando degradas ou em uso pleno. O caso de Assis concentra esses dois extremos: a estação se encontra em uso, hoje adaptada para uma Secretaria da Prefeitura Municipal, enquanto as antigas oficinas estão abandonadas.

É inegável a importância das ferrovias no desenvolvimento da cidade e região a partir da década de 1910. Esta se beneficiou do transporte e consequente incremento econômico; e Assis se favoreceu do desenvolvimento direto tanto da economia quanto da infraestrutura da cidade e o remanescente do complexo ferroviário se mostra como patrimônio importante, testemunho de um período de enriquecimento e progresso industrial. Para além disso, fazem parte da memória coletiva da cidade, o que o caracteriza como monumento histórico através da interpretação de Riegl (apud Kühl, 2006). Contudo, não existe nenhum tipo de proteção oficial para as edificações citadas e para o entorno, o que coloca esses monumentos em risco - sabe-se, inclusive, que existiu uma caixa d'água para servir a estação, oficinas e residências dos funcionários, mas ela já ruiu, com parcos documentos comprovando a existência (Mota, 2013). Embora existam exemplos de que a proteção legal não é, de fato, uma garantia de preservação material, ela é uma ferramenta importante para o reconhecimento do bem e para ações futuras pautadas em usos pela comunidade.

Dessa maneira, a oficina de arqueologia industrial que culminou na análise das edificações do complexo ferroviário de Assis, foi um pretexto para a exposição da questão do patrimônio industrial dessa cidade, que encontra poucos exemplares de pesquisas científicas, e da importância da discussão de sua conservação e proteção para a região. A inspiração para tal discussão é decorrência da percepção da discrepância de conservação das duas edificações alvo deste artigo: a estação, em pleno uso pelo município, abrigando atividades de secretarias e também exposições de arte e cultura; e as oficinas, em visível abandono com danos estruturais. Se ambas não são favorecidas por algum tipo de resguardo legal, porque tamanha dessemelhança de preservação e atenção?

Figura 3 - Fachada da estação voltada ao antigo leito ferroviário, com indicação de algumas adaptações relacionadas às aberturas. Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024.

A Visita ao Complexo Ferroviário de Assis

A oficina de arqueologia da qual mencionamos foi ministrada pelo Prof. Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz, associado ao *Institute for Cultural Heritage and History of Science & Technology, University of Science and Technology Beijing*. Entre os integrantes, estiveram alunos de graduação, mestrado e doutorado da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, advindos do curso de História, Arquitetura e Geografia. Como já é sabido, as edificações industriais são compostas por camadas temporais. A dinâmica desses locais de trabalho, onde a máquina é quem dita o espaço, favorece as reformas que obedecem à lógica da produção. Identificar as alterações que uma edificação industrial sofreu ao longo do seu funcionamento pode ser uma tarefa custosa, mas as ferramentas da arqueologia da arquitetura podem encurtar esse caminho. Assim, uma das atividades da oficina consistia em realizar uma visita ao complexo ferroviário de Assis, buscando identificar os elementos que os compõem no presente, mas também tentando entender o que é fruto de acúmulo temporal. Foi essa etapa que pode nos proporcionar maiores reflexões sobre os bens ferroviários da cidade e, embora não nos caiba repetir o que foi transmitido na atividade, é indispensável apresentarmos uma parte desse levantamento (Fig. 2).

Da prospecção que pudemos realizar nesta visita de campo, foi identificado que a estação se encontra em ótimo estado, abrigando a Secretaria da Cultura da Prefeitura Municipal de Assis. Apesar de o revestimento do edifício ter limitado a leitura arqueológica em relação às técnicas e materiais construtivos (amarrações de tijolos, cores, proporções e etc), outros elementos se destacaram como é o caso das variações de pisos e de texturas das paredes, o que sugerem alterações e adaptações ao longo dos anos de uso – alguns exemplos podem ser vistos abaixo na Figura 3.

Da análise visual da estação, cabe citar também um detalhe mais que reforça a relevância dessa etapa de entendimento do patrimônio. Na parede da fachada principal, rente ao beiral, é possível visualizar uma faixa de tinta azul não uniforme, que se destaca da parede de tom amarelo (Figura 4). Ao buscarmos as alterações de coloração que esse edifício sofreu, pudemos identificar que essa faixa azul é originária de uma intervenção artística realizada em 2016, baseada em pinturas de grafite. Um detalhe histórico que passaria despercebido se não fosse a atenção às camadas temporais que a atividade arqueológica estimula.

Figura 4 - Camadas de tinta na fachada da estação.
Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024.

O antigo armazém hoje abriga o Galpão Cultural de Assis, com diversas atividades culturais abertas à comunidade. Também é lar de uma biblioteca comunitária.

Como é possível verificar na Figura 5, do ponto de vista da conservação, esta edificação possui quase na totalidade seus traços originais. Foi realizado um grafite na fachada voltada para a avenida e também na que está voltada para os trilhos do trem, e que contém na área externa uma pequena área de convivência, com balanços e plantas, apesar de ter sofrido algumas pichações (Figura 6).

O armazém está próximo da estação, no caminho feito entre esta e as antigas oficinas. O percurso entre um e outro é realizado pelo leito ferroviário, que apesar de terem tido os trilhos desativados e não possuírem mais a sua função original, a própria população se apropriou do espaço como uma via de passagem pedonal. Na ida e, sobretudo, na volta para a estação, o grupo se encontrou com várias pessoas; algumas realizavam o trajeto a pé e outros de bicicleta, além de crianças que por ali brincavam e outras que utilizavam a área de convivência exibida na Figura 6.

Já na oficina, foi realizado uma rápida apreensão visual do espaço do primeiro e segundo blocos, com o propósito de entender por quais espaços começar a prospecção e também como se dava a organização da edificação. A visita se deteve internamente da área próxima a fachada frontal até o centro, e nas três fachadas externas; os demais espaços não foram percorridos por uma questão de segurança, já que havia um morador em situação de rua no local, que no momento estava sob efeito de drogas. Apesar do conjunto ser dividido em cinco, somente a fachada do centro tem um destaque, contando com a homogeneidade das demais. Por conta do estado de abandono que se encontra, não existe uma cor de pintura ou revestimento aparente, apenas alguns grafites, pichações e manchas de infiltração e da passagem da água da chuva (Figura 7).

Na parte interna não existe piso e tampouco vedações, o que contribui para a situação crítica em que a oficina se encontra. Foi possível constatar descarte irregular de lixo, crescimento de plantas desordenadas, patologias na construção e dejetos humanos e animais (Figura 8).

Ademais, em várias partes, verificou-se a exposição da armação de ferro, que visualmente está em processo de corrosão. A estrutura principal dos blocos é de concreto armado, de acordo com a prospecção realizada *in loco*, sistema construtivo que tem seu sucesso por conta da junção das propriedades estruturais do concreto,

Figura 5 - Foto da fachada frontal do antigo armazém da Sorocabana em Assis, hoje Galpão Cultural de Assis. Fonte: acervo de Ketlyn Moreira Feltrin, 2024. Figura 6 - Foto da fachada posterior do antigo armazém da Sorocabana em Assis, hoje Galpão Cultural de Assis. Fonte: acervo de Ketlyn Moreira Feltrin, 2024.

que resiste melhor às tensões de compressão, e do aço, cuja melhor característica é a resistência à tração. Este material se desgasta quando exposto, pois o principal responsável pela corrosão é o próprio oxigênio e todo vigamento e laje neste tipo de sistema sempre conta com uma cobertura maior de concreto nas extremidades, justamente para proteger o aço. A partir desta explicação, compreende-se que o fato dos elementos metálicos das lajes das abóbadas e das vigas estarem aparentes representa o enfraquecimento da estrutura (Figuras 9 e 10).

Em relação às paredes, algumas partes estão sem reboco, o que nos permitiu ver os tijolos que as compunham - coisa que não foi possível na estação. Foi possível verificar que existiam vários tipos diferentes de tijolos, com distintas dimensões e coloração, assim como amarrações, como registrado no levantamento (Figura 10).

Do piso original não há nenhum testemunho, tampouco dos trilhos. É possível avistar algumas partes metálicas nas paredes que faziam parte da instalação elétrica e também algumas bases de máquinas, muito degradadas.

Figura 7 - Foto de uma das fachadas da oficina; Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024. Figura 8 - Foto interna de uma das oficinas; Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024.

Como comentado acima, a interação direta da população com os remanescentes das oficinas é quase inexistente; durante a permanência nas oficinas o grupo se encontrou com algumas pessoas em situação de rua e teve a oportunidade de conversar com um deles, que relatou como era viver naquele espaço.

Apesar do entorno da edificação estar tomado por vegetação, o que mais nos chamou a atenção foi a relação ativa da população com os trilhos, onde estes marcavam o caminho. Não havia plantas de crescimento desordenado, e era possível verificar marcas de passos, pneus de bicicletas e motos e avistar esse tipo de veículo passando por ali. Ademais, ainda existe conexão visual entre as casas que existem do outro lado da rua paralela a linha do trem foi marcante, sendo visível o cotidiano da vida das pessoas ali acontecendo, demonstrando como aquele espaço definiu e define a cidade.

O trabalho realizado com uma equipe multidisciplinar foi profícuo, visto que o olhar de cada um se voltava para um aspecto diferente, o que tornou a análise mais completa.

Figura 9 - Foto interna de uma das oficinas; Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024.

A contribuição da história e da arqueologia para o ponto de vista arquitetônico esteve em relação à passagem do tempo visível na edificação e na materialidade. Por vezes, a preocupação do campo arquitetônico está apenas nos estilos e tipologias de fachada e planta baixa, deixando para outras áreas de conhecimento as questões materiais e das técnicas construtivas; esse foi um desafio, que pode nos auxiliar a estreitar o olhar para alguns pontos que anteriormente não teríamos atentado.

Dois Pesos, Duas Medidas?

As poucas imagens e o breve descritivo exposto aqui já são suficientes para exibir as discrepâncias entre os três tipos de edificações mas, exploremos um pouco mais essa questão. Originalmente, as próprias funções desses edifícios já sugeriam suas particularidades: a estação foi concebida para abrigar o passageiro e atividades relacionadas ao fluxo de pessoas, com suas várias saletas, aberturas, níveis e orientações; o armazém abrigava mercadorias em seu amplo espaço de orientação

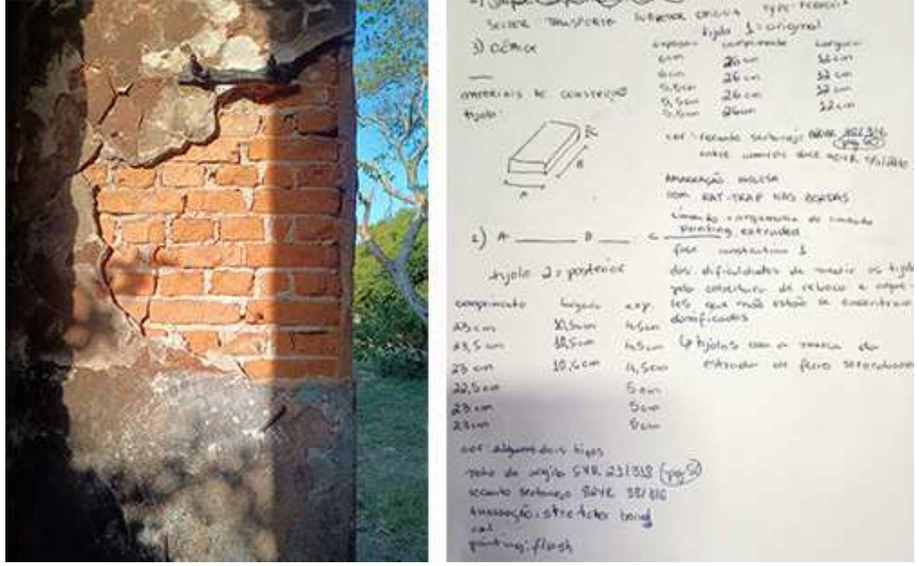


Figura 10 - oficinas e da folha de rascunho utilizada na prospecção arqueológica; Fonte: acervo pessoal das autoras, 2024.

longitudinal, com nível próprio para carga e descarga dos vagões; e a oficina foi pensada para abrigar atividades laborais, com sua escala amplificada para receber máquinas e maquinários variados de grandes tamanhos.

O declínio da atividade ferroviária e a quase extinção desse tipo de transporte no Brasil fez com que essas edificações perdessem o uso – e, logo, o sentido. E, embora alguns locais tenham feito adaptações e reuso dessas estruturas, muitos foram (e são) os lugares que, assim como o caso de Assis, não souberam dar um novo destino aos antigos complexos ferroviários e, o que é ainda mais problemático, não puderam reconhecer a relevância desse complexo para a cidade.

Comparativamente, as diferenças entre estação, oficina e armazém são discrepantes no que tange à conservação e uso, principalmente restringindo esse recorte somente à estação e à oficina, dois opostos. Mesmo que essas diferenças sejam originárias das próprias funções dos edifícios, o que mais nos chama a atenção é a diferença de tratamento que ambas recebem. Se, por um lado, a estação se encontra em pleno uso e com aparente bom estado de conservação, foi graças à reforma que sofreu em 2018 onde houve o resgate da cor original, a manutenção de estruturas originais e ações pontuais correlatas que mantiveram, na medida do possível, a originalidade do local de forma que servisse aos novos usos. Destacamos que não estamos fazendo juízo de valor sobre essas ações tomadas, uma vez que não sabemos como ocorreu (se foi feito levantamento histórico-documental; se foi realizada alguma prospecção arqueológica; se foram consultados memorialistas; se a própria população foi consultada...). No entanto, ainda que possa ter intercorrido em alguma perda grave, há de se enaltecer o esforço da equipe que a fez.

Em contrapartida, o estado da oficina é calamitoso: se encontra em ruína, na iminência de colapsar. Hoje travestida em um espaço insalubre que vem servindo de abrigo para atividades ilícitas, há poucos sinais de que ali já fora um ambiente de trabalho e atividade análoga à industrial.

Nenhuma das edificações se encontra protegida pelo poder público, o que torna a leitura desse complexo ainda mais interessante. Podemos dizer que foi uma escolha recuperar, adaptar e utilizar o prédio da estação e tem sido também uma escolha manter o prédio da oficina em ruínas. Ambas edificações correspondem a um período pretérito, mas são também edifícios da contemporaneidade – a diferença é que uma foi afetada pelo tempo e pelo desprezo.

O que queremos suscitar nessa provocação é exatamente essa diferença de tratamento entre uma e outra edificação que pertencem a um mesmo conjunto. Embora os esforços para a recuperação das oficinas seriam custosos em todos os sentidos, não podemos deixar de ressaltar que as potencialidades daquele espaço são variadas: o amplo espaço acomoda grande número de pessoas e os vãos livres permitem diferentes arranjos internos. Isto é, atividades que vêm sendo desempenhadas com sofreguidão em outros locais poderiam ocorrer plenamente nas antigas oficinas.

Em consulta ao Plano Diretor da cidade de Assis, disponível no site da prefeitura, é possível identificar que as oficinas e todo o complexo ferroviário se encontra classificado como “área de especial interesse”, onde as edificações estão inseridas no “interesse histórico e cultural” e toda a esplanada das oficinas está na zona de “interesse desenvolvimento econômico” (Assis, 2006). Sabemos que o interesse (cultural) do local pode ser despertado pela sua vantagem econômica, pela sua viabilidade em atribuir novos usos e funções, mas isso não deve ser o principal motivo.

É necessário olhar para as antigas oficinas de forma mais coerente com sua posição. Assim como grande parte dos bens industriais, este complexo ocupa uma ampla área central na cidade, tornando sua simples presença um emaranhado urbano intrincado em questões sociais, econômicas, territoriais e de planejamento. Embora haja o valor econômico, é necessário reconhecer também o valor cultural dessa edificação e de todo esse complexo ferroviário que divide a cidade com o seu trilho. Quantos funcionários trabalharam nesse complexo? Quantos se mudaram para Assis (e ali constituíram família) a partir do trabalho na ferrovia? Qual foi o impacto da implantação da ferrovia na cidade de Assis? Quanto, até hoje, se é debitaria dessa história? Não se pode olhar para esse complexo ferroviário apenas com interesse econômico quando ele é carregado de valor cultural e histórico.

Uma primeira ação desejada seria a feitura do inventário dos remanescentes ferroviários com equipe multidisciplinar (Kühl, 2006) pois, por mais que a preservação seja um processo de seleção, que ao menos seja feita a partir de um estudo histórico, fazendo uma escolha consciente sobre o que será preservado. As ferramentas da arqueologia industrial também balizam essa etapa. É através delas, pelo entendimento da materialidade e da espacialidade, por exemplo, que podemos compreender que as oficinas são importante exemplar do período de eletrificação das ferrovias do Estado. Não há vestígios de maquinários mecânicos, somente elétricos - todo o arco da nave central remete à eletrificação e aponta ausências do uso do espaço aéreo para os equipamentos mecânicos.

Considerações Finais

A explanação da oficina de Arqueologia Industrial vivenciada foi um pretexto para discutir o patrimônio ferroviário de Assis, em especial o que formava o antigo complexo. Entrementes, o trabalho executado em equipe multidisciplinar acarretou uma reflexão sobre o papel de cada área do saber dentro do patrimônio industrial, e sobretudo quanto ao olhar estreitado que, por vezes, o campo da arquitetura tem sobre tais edificações históricas, com foco maior em questões puramente estéticas e estilísticas, esquecendo-se da materialidade e das técnicas construtivas. A contribuição de cada membro da equipe, historiador, arquiteto e arqueólogo, foi importante para uma apreensão completa das edificações aqui demonstradas, reforçando a relevância de equipes multidisciplinares quando se trata de patrimônio, conservação e restauro, fato defendido a muito tempo por Kühl (2008).

A oficina não somente nos serviu para voltar o olhar para uma diferente forma de analisar uma edificação industrial, mas também nos despertou para o caso de Assis e as discrepâncias de conservação que o complexo ferroviário se encontra. O termo Patrimônio Industrial abarca um significado muito amplo, e pouco entendido em geral; a carta de Nizhny Tagil define como todos “os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico” (Ticcih, 2003), que engloba desde o maquinário até infraestrutura e saberes técnicos. Além disso, ainda é tratado fora do campo dos bens culturais, como afirma Kühl (2018). Somado a isso, por conta da sua escala, localização geralmente central nas cidades, e da especulação imobiliária, esses monumentos tendem a cair no desuso e abandono.

Relegar partes de um complexo ao esquecimento pode alterar a percepção da cidade de uma maneira negativa, criando espaços insalubres e acentuando problemas sociais já conhecidos em áreas de degradação urbana. Isto é, as áreas abandonadas acabam servindo de abrigo para atividades ilícitas, atraem o desprezo dos cidadãos e prejudicam o acesso à cidade daqueles que vivem no entorno. Para além disso, relegar partes de um complexo ferroviário ao esquecimento altera a percepção da história da própria cidade, diluindo no cidadão e usuário do espaço a noção de “todo ferroviário” e inculcando possíveis leituras depreciativas sobre os remanescentes ferroviários.

A atribuição de novos usos tanto à estação como ao edifício que um dia foi o armazém e preterir as antigas oficinas é sinal claro de estas não são entendidas como patrimônio da cidade, e como ainda a questão do trabalho, sobretudo o relacionado a industrialização, encontra pouco espaço de debate e valorização dentro da sociedade em geral, apesar do aumento de pesquisas relacionadas ao tema dentro da academia. Como afirma Choay (2006), o termo valorização é ambíguo, porque ao invés de mitigar as preocupações sobre o patrimônio, demonstra a noção de mais-valia, a existência de dois sistemas de valores e estilos de conservação. No caso de Assis, mesmo que a preservação seja um processo de seleção (escolhe-se o que faz sentido preservar), não foi encontrado um inventário, sequer um estudo histórico do bem isolado. A ‘seleção’ de relegar a oficina à ruína foi paralela a qualquer interesse da população.

Enaltecer somente a viabilidade econômica da oficina (vantagem de atribuir novos usos a ela) é somente um primeiro passo para despertar o interesse pelo local. Posteriormente são necessários estudos para a praticabilidade da reconversão e, antes, até mesmo da vontade da população. Preservar o local deve ser uma ação tomada somente pelo seu valor cultural, não pelo seu valor imobiliário (que existe, de fato). O plano diretor pode contribuir para tomadas de decisões mas, de toda forma, não é esse documento que impede a preservação, já que a estação está em bom estado.

Inventariar e estudar tais edificações são ações importantes para fins de preservação, e apesar de não ser um dos objetivos centrais da oficina de Arqueologia Industrial, esta culminou em relatórios e fichas que podem ser o princípio de novos estudos desta mesma natureza. Existem poucos trabalhos sobre o complexo ferroviário de Assis, e aqueles que se conhecem não foram desenvolvidos de forma multidisciplinar, e uma das intenções deste escrito é trazer luz e destaque a esse patrimônio.

A preservação, como afirma Kühl (2018) é um ato de cultura, a partir da permanência de traços do passado no presente, e garantindo que o futuro conheça esses bens. Ademais, esta ação de preservar narra intimamente as mudanças de conexão entre uma sociedade e seu passado. Entretanto, de acordo com a mesma autora, e a partir de tudo o que foi explanado sobre a diferença de tratamento entre as antigas oficinas e a estação da ferrovia de Assis, apesar de algumas décadas de discussão sobre a temática, o patrimônio industrial, de forma geral, não tem o reconhecimento merecido e ainda é alvo de ações “deformadoras, desinformadas ou, ainda, destruidoras” (Kühl, 2018, p.43).

O processo de industrialização sofrido em fins do século XIX e início do XX no Brasil permitiu mudanças sociais e econômicas. Apesar de se tratar de um texto voltado ao caso britânico, Cossons (2012) explana bem a questão quando comenta que apenas a industrialização possibilitou a conversão de sociedades rurais em urbanizadas, e cabe a nota de que isso aconteceu de formas e em tempos distintos no mundo ocidental. Porém, essa reflexão coloca em questão se há o entendimento que o patrimônio aqui apresentado é sinônimo de desenvolvimento para Assis, vestígios da transformação sofrida pela cidade no início do século passado, e se volta a destacar a importância de novos estudos e também da preservação e atribuição atividades para as antigas oficinas, pois como afirmado no princípio deste trabalho, em acordo com Choay (2006), a essência da arquitetura é o uso, e além de avivar o âmago daquela edificação, do porque ela existe, a sua reutilização, apesar de ser uma ação complexa e por vezes audaz, reduz o risco do desgaste e do deuso.

Agradecimentos

Agradecimentos voltados à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo No. 2021/03843-5 e 2022/15050-2).

Referências

ASSIS. *Lei Complementar nº 10 de 10 de outubro de 2006* - Plano Diretor. 2006. Disponível em: <https://www.assis.sp.gov.br/pagina/39/prefeitura/plano-diretor>. Acesso em 25 fev 2025.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. 4a ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

COSSONS, Neil. Why preserve the industrial heritage?. In. DOUET, James (Org.). *Industrial Heritage Re-tooled:* the TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation. Internacional Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, 2012, pp. 6-16.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização:* Problemas teóricos de restauro. 2ª ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2018.

MOTA, Bárbara Moraes da. *A ferrovia no espaço urbano de Assis/SP:* da preservação do patrimônio edificado à defesa da paisagem. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2014.

PEREIRA, Mateus Iamarino Farto. FIORIN, Evandro. Assis: *Patrimônio ao longo do antigo leito férreo.* In Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v.3, n.15, 2015, p.106-123.

TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial.* Assembleia Geral do TICCIH, 2003.

PREMIO *INTERNAZIONALE DOMUS DI RESTAURO E CONSERVAZIONE* Arquitetura Industrial como Tema (2010 - 2023)

PREMIO INTERNAZIONALE DOMUS DI RESTAURO E CONSERVAZIONE Industrial Architecture as a Theme (2010 - 2023)

Larissa Mörschbächer[1] e Aline Montagna da Silveira[2]

Resumo
O artigo examina o acervo documental do *Premio Internacional Domus de Restauro e Conservazione* — iniciativa promovida pela *Università degli Studi di Ferrara* em parceria com a empresa *Fassa Bortolo* —, destacando a presença de intervenções voltadas ao patrimônio industrial. Realizada na Itália, país de tradição consolidada no debate sobre restauro, a premiação propõe-se a fomentar discussões teóricas e práticas, oferecendo perspectivas relevantes para paradigmas e soluções arquitetônicas contemporâneas. Na análise do acervo, o estudo considera a distribuição geográfica dos projetos, as medalhas concedidas na premiação e a representatividade tipológica das intervenções premiadas. Sete projetos em arquitetura industrial são identificados, a partir dos quais é delineado um panorama dos temas abordados. Os resultados evidenciam o caráter emergente do patrimônio industrial em diferentes contextos, além de apontar para um diálogo entre as soluções projetuais e a tradição disciplinar do restauro. A partir do panorama apresentado, o estudo busca contribuir para novas investigações e reflexões críticas sobre o restauro da arquitetura industrial.
Palavras-chave: patrimônio cultural, restauro, arquitetura industrial, *Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione*.

Abstract
The article examines the documentary collection of the Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione — an initiative promoted by the Università degli Studi di Ferrara in partnership with the company Fassa Bortolo —, highlighting the presence of interventions on industrial heritage. Held in Italy, a country with a well-established tradition in restoration debates, the award aims to foster theoretical and practical discussions, offering relevant perspectives for contemporary architectural paradigms and solutions. In analyzing the collection, the study considers the geographical distribution of projects, the medals awarded, and the typological representation of the winning interventions. Seven projects in industrial architecture are identified, from which an overview of the themes addressed is drawn up. The results highlight the emerging significance of industrial heritage in different contexts, as well as a dialogue between design solutions and the disciplinary tradition of restoration. Based on the presented overview, the study seeks to contribute to further investigations and critical reflections on the restoration of industrial architecture.

1 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.
2 Doutora pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (USP/2009), Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Educação (UFPel/2001) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPel/1994). E-mail: alinemontagna@yahoo.com.br.

Keywords: cultural heritage, restoration, industrial architecture, Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione.

Introdução

Este artigo[3] apresenta reflexões sobre o acervo documental do *Premio Internacional Domus de Restauro e Conservazione*[4], com destaque para a presença de intervenções voltadas ao patrimônio industrial entre os projetos premiados. O intuito é traçar um panorama sobre a inserção do tema nas discussões de restauro. Promovida pela *Università degli Studi di Ferrara* em parceria com a empresa *Fassa Bortolo*, a premiação, de alcance internacional e sediada na Itália, busca fomentar debates sobre teoria e prática de projetos de restauro, reconhecendo obras que melhor representam os princípios contemporâneos da área (Domus, 2022).

Nos estudos da Arquitetura e Urbanismo a análise de repositórios projetuais é relevante pois visibiliza paradigmas e soluções que tendem a reverberar em produções futuras. A mobilização de documentos como referência para pesquisadores, profissionais e estudantes na área é uma prática recorrente no campo, sendo parte do processo de concepção projetual. As premiações são de especial interesse por corresponderem a uma curadoria de projetos reconhecidos pela qualidade de soluções específicas. No caso do *Premio Internacional Domus de Restauro e Conservazione*, são premiados projetos de restauro em edificações de interesse cultural.

Avaliações projetuais, amplamente discutidas por meio de representações documentais, desempenham um papel central no debate sobre estratégias de intervenção. Além de permitir a análise individual de soluções, os conjuntos arquivísticos, quando estudados, revelam dinâmicas do campo de conhecimento, evidenciando padrões e pontos de inflexão. Isso, por sua vez, abre caminhos para o reconhecimento de novas perspectivas de pesquisa.

Choay (2017) constata que ao longo do século XX, o campo do patrimônio cultural passou por uma progressiva ampliação tipológica, cronológica e geográfica das edificações reconhecidas como de interesse cultural. Essa expansão, associada a fatores econômicos, políticos, culturais, ambientais e tecnológicos, ampliou tanto o escopo de atuação dos instrumentos de salvaguarda quanto a reflexão crítica sobre suas metodologias. Entre os temas emergentes, está *como* intervir na produção arquitetônica e urbanística do período industrial.

Questões teóricas e práticas relacionadas a essas intervenções já são discutidas em uma vasta bibliografia. Dentre esses estudos, destacam-se aqueles que propõem a ampliação e o diálogo com os princípios da restauração estabelecidos na Carta de Veneza (1964), documento-base do *International Council of Monuments and Sites* (ICOMOS). As pesquisas têm promovido aprofundamentos, releituras e revisões de conceitos do campo em diálogo com a restauração de obras vinculadas ao período industrial[5].

3 O artigo deriva da dissertação de mestrado da primeira autora, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas (Mörschbächer, 2023). Atualmente, a pesquisa encontra-se em nova fase de desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, desenvolvida com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), Brasil. Processo nº 2024/11145-4.
4 Para acessar o site oficial, visite: <*www.premiorestauro.it/en*>.
5 Para uma análise dos preceitos de restauração de bens culturais em diálogo com a preservação do patrimônio arquitetônico e urbano vinculado ao processo de industrialização ver Kühl (2018) e Rufinoni (2009).

Apesar do arcabouço teórico consolidado, observa-se na prática a existência de soluções projetuais desvinculadas desse campo de reflexão, o que pode resultar em perdas e danos irreversíveis de suas características documentais. Nessa perspectiva, torna-se fundamental fomentar o interesse pela reflexão sobre espaços que buscam dialogar com a tradição disciplinar. A avaliação de soluções projetuais a partir de uma perspectiva ancorada em um campo de estudos consolidado pode contribuir por meio de chaves interpretativas mais complexas, que, além de considerar variáveis contingentes, ampliam e articulam a reflexão em uma perspectiva alargada no espaço e tempo[6].

Partindo da compreensão do restauro como um campo dinâmico, em constante diálogo entre preceitos preexistentes e variáveis contemporâneas, este artigo analisa a inserção das edificações industriais como tema de intervenção, com base no acervo do *Premio Internacional Domus de Restauro e Conservazione*. A primeira parte do texto apresenta a estrutura do acervo, analisando suas qualidades e desafios enquanto agente promotor do debate. Em seguida, a segunda parte do texto traça o perfil do acervo da premiação, identificando como o tema do restauro em edificações industriais tem sido abordado. Por fim, o texto retoma os principais pontos discutidos e apresenta considerações sobre os possíveis impactos da premiação no desenvolvimento do campo de estudos do restauro arquitetônico.

Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione

O *Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione* resultou de uma parceria público-privada entre o Departamento de Arquitetura da *Università degli Studi di Ferrara* e a empresa do setor de construção civil *Fassa Bortolo*. O objetivo principal consiste em "premiar e divulgar ao público em geral as obras de restauração arquitetônica que melhor souberam interpretar os princípios de preservação partilhados pela comunidade científica, recorrendo também a formas de expressão contemporâneas" (Artigo 1º, Edital da edição de 2021, tradução das autoras).

A premiação é concebida exclusivamente por meio documental, não sendo realizadas apresentações expositivas. A cada edição um edital é publicado contendo as diretrizes para envio das pranchas projetuais, que podem ser reconhecidas com *Gold Medal* (Medalha de Ouro), *Silver Medal* (Medalha de Prata) e *Honourable Mentions* (Menções Honrosas). As propostas indicadas ao *Honourable Mentions* correspondem a projetos que apresentaram aspectos gerais ou pontuais de interesse em virtude do seu potencial para debates.

A primeira edição foi realizada em 2010, e durante as cinco primeiras, ambas categorias *Built Projects* (Projeto Construídos) e *Graduate Thesis* (Trabalhos Acadêmicos) foram simultâneas e anuais. A partir de 2014, as edições passaram a ser alternadas, com um ano dedicado exclusivamente aos *Built Projects* e o seguinte ao *Graduate Thesis*. As 14 edições realizadas até o momento conformam um acervo documental de 176 projetos, sendo 95 na categoria *Built Projects* e 81 na categoria *Graduate Thesis* (Quadro 1).

A coleta e análise de dados contemplaram os documentos produzidos na categoria *Built Projects* entre 2010 e 2023[7]. Na pesquisa de mestrado, foram analisados o site

6 No artigo "Teoria da restauração, de Cesare Brandi: seis décadas de sua publicação", Kühl (2023) examina alguns aspectos da obra — aparato teórico que fundamenta a Carta de Veneza — e destaca a importância de abordar as questões do restauro de modo fundamentado e criterioso.
7 A pesquisa de mestrado abrangeu as edições publicadas até 2021, última disponível no período de sua realização. Neste texto, os dados foram atualizados para incluir as edições de 2022 e 2023.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Built Projects	9	8	9	11	*	13	*	12	*	14	*	8	*	11
Graduate Thesis	5	7	7	7	12	*	16	*	9	*	11	*	7	*

** Edições não realizadas*

Quadro 1 - Edições Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione. Fonte: Adaptado e atualizado de Mörschbächer (2023).

institucional, os editais da premiação, as pranchas dos projetos vencedores e os documentos de relato (que sintetizam informações sobre os membros do júri e as propostas avaliadas). O material analisado possibilitou identificar alguns fatores que podem contribuir para a ampliação ou restrição do público participante, bem como o viés sob o qual esses projetos são avaliados[8].

Quanto aos critérios estabelecidos no edital, dois aspectos exemplificam como o público participante é direcionado. O primeiro refere-se ao idioma oficial da premiação: até a 4ª edição, eram aceitas inscrições em italiano e inglês, mas, a partir de então, passou-se a permitir apenas uma dessas línguas, com o objetivo de oferecer maior flexibilização. No entanto, essa mudança ainda representa uma barreira para a participação de candidatos que não dominam esses idiomas. O segundo aspecto diz respeito à forma de apresentação das propostas. O limite de 2.000 caracteres estabelecido para o resumo do projeto restringe seu potencial de contextualização e problematização, impactando especialmente os projetos de arquitetura que não dialogam diretamente com os referenciais reconhecidos no campo e que demandam um espaço maior para contextualização.

Com relação a composição do júri, nota-se um perfil predominantemente acadêmico e atuante em instituições italianas, notadamente representantes da instituição-sede da premiação, a *Università degli Studi di Ferrara*. Essa configuração está alinhada à proposta da premiação, que busca reconhecer e selecionar projetos com base em uma perspectiva que dialoga com debates acadêmicos fomentados a partir do repertório teórico italiano. No entanto, nota-se por meio do parecer geral divulgado na quarta edição[9] o reconhecimento por parte do júri do crescimento da participação de projetos de outros contextos e suas contribuições a partir de novos temas e soluções para a premiação, sinalizando uma intenção de abertura a outras propostas.

A estrutura da premiação e a composição do corpo de jurados são elementos que possibilitam entender a perspectiva sob a qual os projetos são analisados. Trata-se de um ambiente orientado por um repertório teórico específico e consolidado, mas que também se propõe a reconhecer propostas que introduzem novos questionamentos ao campo. Nesse sentido, a premiação se revela uma fonte pertinente para refletir sobre as dinâmicas do campo do restauro, especialmente no que diz respeito ao surgimento de novos temas.

Perfil da Premiação e Inserção da Arquitetura Industrial

As análises apresentadas neste texto contemplam o recorte da categoria *Built Projects*[10], abrangendo o período da primeira até a nona edição. No intervalo entre

8 Para análise completa dos dados ver Mörschbächer (2023), (p. 52-70).
9 Até a quarta edição, além dos pareceres individuais, as avaliações eram também realizadas por meio de pareceres gerais da banca, que deixaram de ser divulgados posteriormente.
10 A partir da quinta edição, foi criada a subcategoria *Fassa Bortolo Special Prize* para premiar projetos

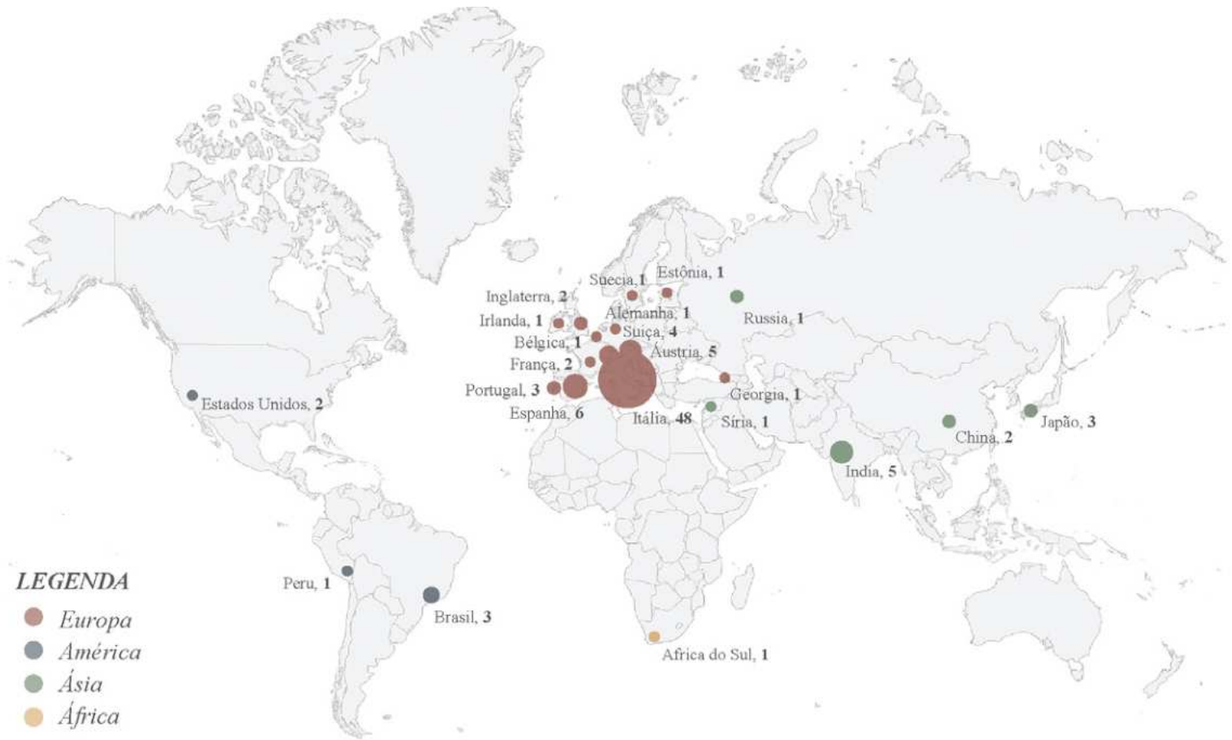


Gráfico 1 - Localização dos projetos premiados na categoria Built Projects. Fonte: Adaptado e atualizado de Mörschbächer (2023).

2010 e 2023 foram publicados 95 projetos, distribuídos de forma não uniforme. A coleta e a sistematização dos dados foram realizadas a partir de informações disponíveis no site oficial da premiação e em documentos institucionais.

Um primeiro aspecto a ser observado é a distribuição geográfica dos projetos premiados. Nota-se a predominância de intervenções em solo europeu, especialmente italiano. Esse cenário revela um desafio para a premiação no que diz respeito à sua internacionalização e à democratização do debate sobre restauração. A concentração geográfica pode ser favorecida pelo fato de a Itália sediar o evento e, consequentemente, possuir maior alcance na divulgação, o que pode impactar o número de inscrições. Além disso, conforme mencionado, fatores como a estrutura da premiação, que interfere no direcionamento do público participante, e a composição do júri, majoritariamente ligada ao contexto teórico e projetual italiano, podem indicar um alinhamento teórico que repercute na seleção dos trabalhos premiados (Gráfico 1).

A análise da distribuição geográfica dos projetos ao longo das edições do prêmio indica uma tendência de maior diversidade, com o aumento gradual da participação de propostas não europeias, exceto na edição de 2021. O crescimento se reflete especialmente nas categorias *Silver Medal* e *Honourable Mentions*, enquanto apenas um projeto fora do contexto europeu recebeu a *Gold Medal*, na edição de 2019. Esse padrão levanta a hipótese de que os projetos não europeus sejam reconhecidos por abordagens projetuais que se distanciam dos referenciais teóricos predominantes no campo da restauração (Gráfico 2).

que empregam o *Fassa Bortolo Integrated System*, um conjunto de produtos da empresa. No entanto, neste estudo, os projetos dessa subcategoria não são avaliados separadamente, sendo considerados apenas se também integrarem o painel geral do concurso.

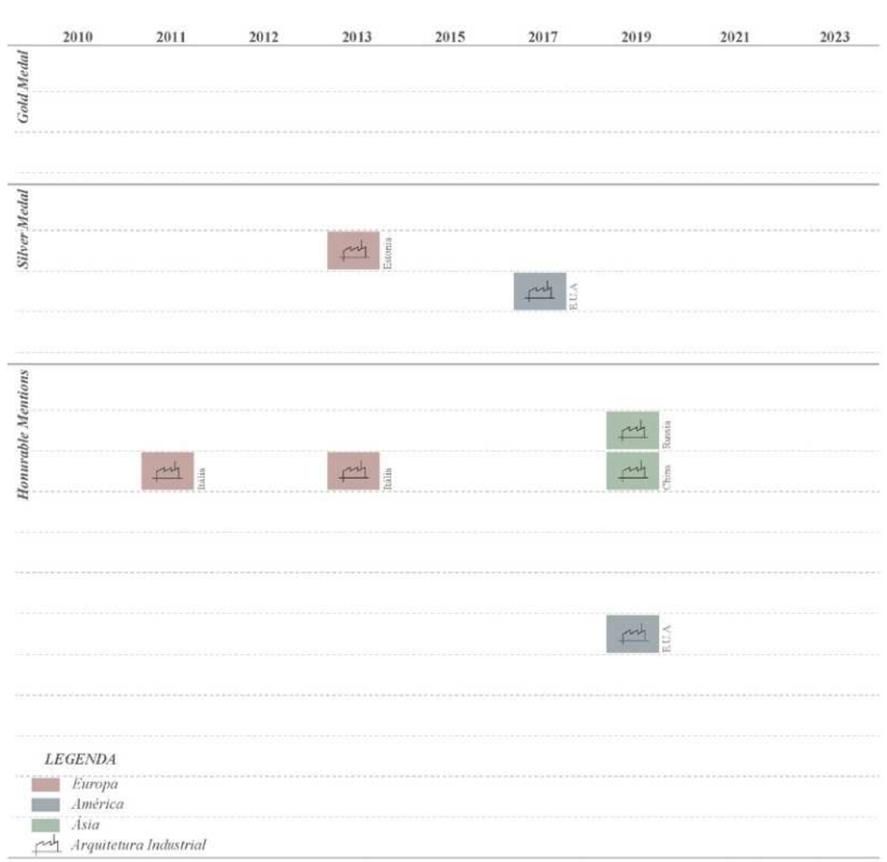
* Os projetos apresentados seguem a ordem da divulgação no site oficial da premiação, primeiro organizados por ano e, então, por medalha.

Gráfico 2 - Projetos premiados na categoria Built Projects. Fonte: Adaptado e atualizado de Mörschbächer (2023).

Para traçar um perfil das tipologias contempladas na premiação, adotou-se o conceito de “Uso de Referência”, termo cunhado pela autora para indicar a função para a qual as edificações foram concebidas ou o primeiro registro disponível sobre seu uso. A classificação dos projetos seguiu a proposta de Lyra (2016), que categoriza as edificações de acordo com sua finalidade, distribuindo-as em três grandes grupos: Arquitetura Religiosa (igrejas, catedrais, monastérios e outros), Arquitetura Oficial (edificações militares, administrativas e outros) e Arquitetura Civil (abrangendo contextos urbanos, rurais, industriais, transporte e outros).

Com base nessa classificação, verifica-se a predominância da Arquitetura Civil, que representa 41 dos 95 projetos premiados (43,3%). Em seguida, a Arquitetura Religiosa corresponde a 38 projetos (40,0%), enquanto a Arquitetura Oficial abrange 16 (16,8%). Embora a Arquitetura Civil possua a maior representatividade entre os projetos premiados, é relevante notar que, devido ao caráter excepcional da Arquitetura Religiosa e da Arquitetura Oficial no contexto social, os temas vinculados à religião e ao Estado permanecem centrais na premiação, totalizando 54 projetos (56,8%).

Essa predominância reflete um perfil conservador nos temas abordados. Historicamente, as edificações religiosas e estatais estiveram no centro das discussões sobre restauração, pois tanto a Igreja Católica quanto o Estado foram instituições consolidadas com influência política e social ao longo da história ocidental. Além de serem símbolos culturais reconhecidos, essas edificações frequentemente representam a arquitetura erudita de suas respectivas épocas.



** Os projetos apresentados seguem a ordem da divulgação no site oficial da premiação, primeiro organizados por ano e, então, por medalha.*

Gráfico 3 - Projetos em Arquitetura da Arquitetura Industrial. Fonte: Adaptado e atualizado de Mörschbächer (2023).

A análise da distribuição dos Usos de Referência entre projetos premiados dentro e fora do continente europeu revela perfis distintos. Na Europa, entre as 76 propostas, 37 (48,7%) pertencem à Arquitetura Religiosa, 12 (15,8%) à Arquitetura Oficial, e 27 (35,5%) à Arquitetura Civil. Já fora da Europa, dos 19 projetos premiados, apenas 1 (5,3%) corresponde à Arquitetura Religiosa, 4 (21,1%) à Arquitetura Oficial, e 14 (73,3%) à Arquitetura Civil. Esses dados indicam que os projetos premiados fora da Europa desempenham um papel relevante no debate sobre a expansão do campo patrimonial.

A Arquitetura Industrial, até então incluída na categoria de Arquitetura Civil, agora é analisada individualmente. Os critérios de seleção adotados para essa classificação destacam sua inserção em um contexto de industrialização. Isso significa que não apenas as fábricas, mas também outras estruturas foram consideradas edificações industriais com base em suas características intrínsecas e extrínsecas. Por outro lado, algumas edificações voltadas à produção, mas associadas a processos manufatureiros desvinculados da industrialização, não foram incluídas nessa categoria.

O tema da Arquitetura Industrial não se mantém constante ao longo das edições. As sete edificações assim classificadas estão distribuídas entre as edições de 2011, 2013, 2017 e 2019, representando 7,5% do total de projetos premiados, ou seja, considerando as categorias de Arquitetura Religiosa, Arquitetura Oficial e Arquitetura Civil. No entanto, ao analisar essa proporção exclusivamente em relação à Arquitetura Civil, verifica-se um aumento para 20%, evidenciando sua relevância como um dos temas emergentes (Gráfico 3).

Quanto à distribuição geográfica, Itália (2) e Estados Unidos (2) apresentam a maior representatividade, seguidos por Estônia (1), China (1) e Rússia (1). Dessa forma, há

Projeto	Edição	Medalha	País	Uso de Referência	Uso do Restauro
Campo Boario at the New Rome Fine Arts Academy	*2011*	*Indicado*	*Itália*	*Infraestrutura: Expositor de Gado*	*Institucional Cultural*
Tallin Seaplane Harbour	*2013*	*Prata*	*Estonia*	*Infraestrutura: Porto Hidroaviões*	*Institucional Cultural*
19 Warehouse for Reggio Emilia Technopole	*2013*	*Indicado*	*Itália*	*Complexo Fabril: Indústria Ferroviária*	*Comercial*
Ford Assembly Building	*2017*	*Prata*	*Estados Unidos*	*Complexo Fabril: Indústria Automobilística*	*Institucional Cultural*
Depo 107	*2019*	*Indicado*	*Russia*	*Infraestrutura: Corpo de Bombeiros*	*Comercial*
Zhujiadian Brick KilnMuseum	*2019*	*Indicado*	*China*	*Complexo Fabril: Industria Olaria*	*Institucional Cultural*
Union Iron Works Plant	*2019*	*Indicado*	*Estados Unidos*	*Complexo Fabril / Estaleiro Naval*	*Comercial*

iniciativas na Europa, América e Ásia, o que sugere que o tema da Arquitetura Industrial é discutido em diferentes contextos. Observa-se a ausência de projetos brasileiros nessa classificação.

O reconhecimento desses projetos ocorre principalmente na categoria *Honourable Mentions*. Das sete propostas premiadas, cinco receberam essa menção, enquanto duas foram agraciados com a *Silver Medal*, e nenhum alcançou a *Gold Medal*. A predominância de *Honourable Mentions* em detrimento das outras medalhas sugere que, embora a atuação em Arquitetura Industrial esteja recebendo crescente atenção, a qualidade das soluções arquitetônicas propostas, seu diálogo com o campo disciplinar e seus impactos ainda estão em fase de consolidação e avaliação.

Embora os projetos premiados mereçam análises aprofundadas e individualizadas, este texto propõe-se a oferecer um panorama geral, destacando algumas características da Arquitetura Industrial presentes na premiação. O intuito é que as questões levantadas sirvam como ponto de partida para reflexões mais aprofundadas em pesquisas futuras, tanto no que diz respeito às soluções projetuais adotadas quanto na perspectiva de uma reavaliação desses projetos ao longo do tempo. A seguir são destacados alguns pontos que não esgotam a produção analisada, mas oferecem algumas perspectivas para reflexão (Quadro 2).

Um primeiro ponto a destacar consiste no reconhecimento dessas edificações como monumentos históricos, ou seja, a partir de uma percepção que enfatiza sua ruptura temporal. A identificação do seu caráter histórico, em alguns projetos, decorre da valorização enquanto exemplar de engenharia e arquitetura, destacando-se suas qualidades construtivas (Luciano Cupelloni Architettura, 2011; Koko Architects, 2013). Outros projetos tendem a enfatizar sua expressão como parte de um período histórico

Quadro 2 - Projetos em Arquitetura da Arquitetura Industrial. Fonte: Elaboração da Autora (2025).

mais amplo de transformação social (Land-Based Rationalism Design & Research Center, 2019; Marcy Wong & Donn Logan Architects, 2019; Malikov Architectural Bureau, 2019), ou mesmo como espaço de eventos sociais significativos que marcaram sua trajetória (Architetto Andrea Oliva, 2013; Marcy Wong & Donn Logan Architects, 2017).

Apesar do reconhecimento dessas edificações enquanto testemunho histórico, a menção quanto ao aspecto de abandono e degradação é onipresente nos projetos analisados. Os danos incluem desgastes dos sistemas estruturais e materiais agravados por intempéries, atos de vandalismo e ausência de uso e manutenção por período prolongado. Esses agravantes não são questões exclusivas da Arquitetura Industrial em relação às demais; no entanto, considerando a volatilidade tecnológica e dos meios de produção, as estruturas industriais tornam-se particularmente vulneráveis ao abandono e, consequentemente, mais suscetíveis a danos de seus atributos físicos. Além do desgaste das estruturas das edificações, o abandono dessas construções está frequentemente associado a problemas sociais nas áreas onde estão inseridas. A insegurança pública e o baixo fluxo de pessoas são mencionados em alguns projetos como fatores que contribuem para a estagnação do tecido social. Nesse contexto, a implementação de novos usos para essas edificações assume múltiplas abordagens, buscando promover a ocupação urbana enquanto reconhece suas qualidades como documento histórico.

No uso após o restauro, observa-se que, em todos os casos, houve uma mudança em relação à função para a qual os edifícios foram concebidos. A reutilização para fins institucionais e culturais está presente em quatro dos sete projetos analisados, enquanto o uso para finalidades comerciais está presente em três. A predominância dos usos institucionais e culturais pode ser atribuída à maior flexibilidade desses programas, que tendem a se adaptar com mais facilidade a diferentes configurações projetuais, ainda que não seja requisito para isso. Nos três projetos restaurados a partir de usos comerciais, discussões quanto ao tratamento da espacialidade também estão presentes. É interessante notar que nem todos os projetos optam por manter as qualidades espaciais, mas elas aparecem como um tema discutido na concepção do projeto.

Verifica-se, assim, a adoção de posturas criteriosas no tratamento da materialidade. Embora o nível de análise proposto neste texto não permita a emissão de um juízo crítico sobre as escolhas feitas — que devem ser avaliadas caso a caso, a partir de uma análise aprofundada — observa-se a menção a princípios presentes na Carta de Veneza (1964). Esses princípios podem ser exemplificados pela tomada de decisão em relação à preservação ou remoção de adições nas obras, pela estratificação das novas intervenções, pela autenticidade dos materiais, e pelo uso de soluções retrabalháveis que garantem maior flexibilidade no tratamento futuro dessas edificações. Portanto, observa-se o diálogo com questões pertinentes aos debates do campo.

Por fim, cabe mencionar que são também abordados outros desafios incontornáveis para a adaptação dessas estruturas aos novos usos. Exemplos incluem a reparação dos sistemas estruturais, que garantem a estabilidade dos edifícios; a adequação a novos sistemas de infraestrutura; a viabilização dentro de limites orçamentários; e a adaptação a layouts funcionais, assegurando a funcionalidade do edifício. Além desses, observa-se a relação com os espaços públicos, que aparece como um aspecto orientador no processo de projeto.

Considerações Finais

A análise da estrutura do concurso revela potencialidades e desafios na atuação do *Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione* como agente fomentador do debate arquitetônico e urbanístico no âmbito internacional. A coerência entre o objetivo da premiação e o perfil do corpo de júri possibilita a avaliação das respostas projetuais em um contexto cultural alinhado à trajetória do campo disciplinar, configurando-se como um espaço relevante para a discussão de paradigmas emergentes na área. No entanto, a pouca diversidade no júri também pode representar um entrave para o surgimento de novos temas e abordagens, tendendo a favorecer uma perspectiva mais conservadora no campo.

A partir da análise do perfil geral dos projetos, torna-se evidente a importância da diversidade cultural. Observa-se uma expressiva contribuição de países não europeus no surgimento de temas que vão além da arquitetura religiosa e estatal. No que diz respeito especificamente à Arquitetura Industrial, a premiação de projetos em três dos quatro continentes participantes indica que a preservação e o restauro dos monumentos históricos constituem uma questão de relevância global e de interesse compartilhado. Além disso, a presença pouco estável entre as edições e a predominância na categoria *Honourable Mentions* sugere que esse é um tema em que o debate ainda está em desenvolvimento, apontando para a necessidade de maior maturação e aprofundamento das discussões no campo a partir de propostas projetuais.

Cabe destacar que os sete projetos premiados classificados como Arquitetura Industrial envolvem a restauração de estruturas reconhecidas por seu valor histórico, que é posto em diálogo com as demandas contemporâneas. O panorama estabelecido não possibilita avaliar a qualidade das produções individuais em dar resposta aos problemas únicos de cada contexto. Mas a aproximação proposta torna perceptível a preocupação quanto ao reconhecimento dessas estruturas como transformadas ao longo do tempo, e o processo crítico de tomada de decisões projetuais, questões expressas no repertório teórico que embasa a Carta de Veneza (1964).

Referências

ICOMOS. *Carta de Veneza.* Veneza. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1964. Disponível em: <*http://portal.iphan.gov.br/*>. Acesso em: 1 abr. 2024.

CHOAY, F. *A Alegoria do Patrimônio.* 6 ed. São Paulo: UNESP, 2017.

DOMUS. Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione, 2010-2022. Disponível em: <*https://www.premiorestauro.it/en/*>. Acesso em: 1 de out. de 2022.

KÜHL, B. M. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro.* 2 ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2018.

KÜHL, B. M. Teoria da restauração, de Cesare Brandi: seis décadas de sua publicação. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 31, 2023, p. 1-43.

LYRA, C. C. *Preservação do Patrimônio Edificado: a questão do uso.* 1 ed. Brasília: Iphan, 2016.

MÖRSCHBÄCHER, L. *Olhe para a Preexistência: Dialéticas entre Câmbio e Continuidade em Projetos Restaurativos.* 2023. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2023.

RUFINONI, M. R. *Preservação e Restauro Urbano: Teoria e Prática de Intervenção em Sítios Industriais de Interesse Cultural*. 2009. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

Referências Pranchas Premiadas

ARCHITETTO ANDREA OLIVA. Recovery and re-use of 19 warehouse for Reggio Emilia Technopole. Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione, 2013. Disponível em: <*https://www.premiorestauro.it/en/home*>. Acesso em: 10 jan. 2025.

KOKO ARCHITECTS. Tallin Seaplane Harbour. Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione, 2013. Disponível em: <*https://www.premiorestauro.it/en/home*>. Acesso em: 10 jan. 2025.

LAND-BASED RATIONALISM DESIGN & RESEARCH CENTER. Zhujiadian brick kiln Museum. Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione, 2019. Disponível em: <*https://www.premiorestauro.it/en/home*>. Acesso em: 10 jan. 2025.

LUCIANO CUPELLONI ARCHITETTURA. Restoration and improvement of the pavilions at the Campo Boario at the new Rome Fine Arts Academy. Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione, 2011. Disponível em: <*https://www.premiorestauro.it/en/home*>. Acesso em: 10 jan. 2025.

MALIKOV ARCHITECTURAL BUREAU. Depo 107. Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione, 2019. Disponível em: <*https://www.premiorestauro.it/en/home*>. Acesso em: 10 jan. 2025.

MARCY WONG & DONN LOGAN ARCHITECTS. Ford 128 Assembly Building. Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione, 2017. Disponível em: <*https://www.premiorestauro.it/en/home*>. Acesso em: 10 jan. 2025.

MARCY WONG & DONN LOGAN ARCHITECTS. Union Iron works plant. Premio Internazionale Domus di Restauro e Conservazione, 2019. Disponível em: <*https://www.premiorestauro.it/en/home*>. Acesso em: 10 jan. 2025.

SOZINHO NA PAISAGEM
O caso do antigo Frigorífico Serrana em Tupanciretã/RS

ALONE IN THE LANDSCAPE
The case of the former Frigorífico Serrana in Tupanciretã/RS

Marilia Gomes Ceolin[1], Josicler Orbem Alberton[2] e Leonora Romano[3]

Resumo
O presente artigo aborda o patrimônio industrial como um componente essencial da identidade local e da paisagem urbana, destacando seus valores históricos, sociais, científicos, tecnológicos e estéticos. Dessa maneira, estabeleceu-se um diálogo com o antigo Frigorífico Serrana, localizado em Tupanciretã, Rio Grande do Sul, que, apesar de sua importância histórica e econômica, encontra-se em estado de abandono. O objetivo deste artigo é tecer reflexões sobre a influência do patrimônio industrial na configuração da paisagem urbana, apresentando o caso do complexo arquitetônico do Frigorífico Serrana como exemplificação. A metodologia adotada compreendeu a realização de revisão bibliográfica, levantamento de dados, leitura urbana fundamentada nas análises de Kevin Lynch e análises visuais com o intuito de ilustrar o estado atual do complexo industrial. Os resultados indicam que, apesar da deterioração, o frigorífico permanece essencial para a identidade local de Tupanciretã, destacando a importância de sua valorização enquanto patrimônio industrial.
Palavras-chave: patrimônio industrial, paisagem urbana, abandono, Frigorífico Serrana.

Abstract
This article discusses industrial heritage as an essential component of local identity and the urban landscape, highlighting its historical, social, scientific, technological, and aesthetic values. In this context, a dialogue was established with the former Frigorífico Serrana, located in Tupanciretã, Rio Grande do Sul, which, despite its historical and economic significance, is currently in a state of abandonment. This article aims to explore the influence of industrial heritage on the shaping of the urban landscape, using the architectural complex of the Frigorífico Serrana as an example. The methodology adopted included a literature review, data collection, urban analysis based on Kevin Lynch's frameworks, and visual analysis aimed at illustrating the current state of the Serrana Slaughterhouse. The results indicate that, despite the deterioration, the slaughterhouse remains essential to the local identity of Tupanciretã, highlighting the importance of its valorization as industrial heritage.
Keywords: industrial heritage, urban landscape, abandonment, Frigorífico Serrana.

1 Mestranda em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo na Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e Arquiteta e Urbanista pela Universidade Franciscana (UFN/2018).
2 Doutora em Educação pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM/2021), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC/2006) e Arquiteta e Urbanista pela mesma universidade (UFSC/2003).
3 Doutora em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS/2019), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela mesma universidade (UFRGS/2004) e Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM/2001).

Introdução

O patrimônio industrial constitui um legado significativo das atividades humanas, representando "o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas" (TICCIH Brasil, 2003, p. 4). Ele detém um valor social, pois integra o registro da vida cotidiana das pessoas, conferindo-lhes um importante sentimento de identidade. Para além disso, o patrimônio industrial possui também um valor científico e tecnológico, refletindo a evolução da indústria, da engenharia e da arquitetura. Não menos importante, esse patrimônio carrega uma dimensão estética, visível na qualidade de sua arquitetura. Todos esses valores se encontram presentes nas próprias estruturas industriais e, também, nos seus elementos constitutivos, maquinários, paisagens industriais e na documentação que preserva as memórias e tradições das comunidades envolvidas (TICCIH Brasil, 2003).

Conforme afirmam Mesquita e Pierotte (2018), a definição de patrimônio industrial ultrapassa a ideia de grandes construções e máquinas antigas, pois engloba um aspecto central na vida das comunidades, sendo um componente essencial para a construção da identidade local. Rosa (2011) reforça essa ideia ao afirmar que o patrimônio industrial reúne uma diversidade de valores, incluindo o testemunho do progresso das atividades humanas, servindo como materialização dessas vivências e preservando as experiências dos trabalhadores e do trabalho industrial. Bernardi (2021) acrescenta que as edificações industriais remanescentes são fundamentais na formação da identidade local, representando a história, a paisagem e a cultura das comunidades.

A partir dessas considerações, Alves (2004) destaca que o valor do patrimônio industrial vai além de sua materialidade, pois está diretamente relacionado ao meio onde se insere, à paisagem onde se destaca, às relações que estabelece com o espaço e, sobretudo, às memórias que carrega. Nesse sentido, ele não pode ser analisado de forma isolada, mas sim como parte integrante da paisagem cultural, influenciando sua configuração e, ao mesmo tempo, sendo transformado por ela (Mesquita e Pierotte, 2018).

Ademais, ao integrar-se à paisagem cultural, o patrimônio industrial se torna um meio de preservação das memórias coletivas, que se sobrepõem ao longo do tempo em diferentes contextos históricos. Dessa forma, patrimônio industrial e paisagem cultural se constituem de maneira dialética, revelando tanto aspectos materiais quanto simbólicos (Mesquita e Pierotte, 2018).

Dentro desse panorama, o antigo Frigorífico Serrana se destaca como um exemplo significativo da relação entre o patrimônio industrial e a identidade local. Localizado no município de Tupanciretã – região central do Rio Grande do Sul –, o frigorífico foi um grande impulsionador da economia da cidade. Construído no início da década de 1940, atingiu seu auge em meados de 1960, quando, segundo Peres (2016, p. 54), foi considerado "[...] o maior e mais importante frigorífico da América Latina", empregando gerações de trabalhadores e contribuindo de forma decisiva para a construção da identidade local. No entanto, hoje, encontra-se em estado de abandono, marcado pelo desgaste do tempo e por um passado que teve grande impacto na comunidade.

A desconstrução de edificações industriais, como a do antigo Frigorífico Serrana, muitas vezes se deve à falta de critérios claros para sua valorização, conforme citado por Meneguello (2011), o que faz com que o patrimônio industrial se transforme em um grande desafio urbano. Portanto, fazem-se necessárias as reflexões sobre a necessidade de incluir o patrimônio industrial nas políticas de requalificação urbana, especialmente considerando a grande quantidade de estruturas industriais existentes,

muitas das quais se encontram em estado deteriorado ou em ruínas (Meneguello, 2011). Assim, pretende-se que este estudo contribua para um debate sobre a importância da preservação do patrimônio industrial como elemento essencial para a memória coletiva e a identidade local, além de constituir um importante registro – histórico e fotográfico – do complexo arquitetônico do antigo Frigorífico Serrana.

Neste contexto, o objetivo deste artigo é tecer reflexões sobre a influência do patrimônio industrial na paisagem urbana tendo como exemplificação o caso do antigo frigorífico de Tupanciretã.

Os procedimentos metodológicos adotados para a elaboração deste artigo incluem uma revisão bibliográfica sobre os principais conceitos relacionados ao tema, além de levantamentos de dados documentais e de campo, com o objetivo de entender a história e o valor arquitetônico do antigo frigorífico. Também foi realizada uma leitura urbana, baseada nas análises de Kevin Lynch em seu livro “A Imagem da Cidade” (1960), com o intuito de compreender as estruturas industriais do frigorífico no contexto urbano. Por fim, foram realizadas análises visuais, por meio da seleção e organização de imagens do local, agrupadas de forma a ilustrar o estado atual do complexo.

Os resultados indicam que, apesar da deterioração do conjunto arquitetônico, o Frigorífico Serrana continua a ser considerado um componente fundamental da identidade e memória local de Tupanciretã, evidenciando a necessidade de preservação e valorização do patrimônio industrial.

Patrimônio industrial, transformações urbanas e abandono

O crescente interesse pela preservação do patrimônio industrial reflete uma transformação na percepção sobre o que é culturalmente valioso, iniciando na Inglaterra em meados de 1950 com o surgimento do conceito de “arqueologia industrial” e passando a ganhar maior visibilidade a partir dos anos 1960, quando importantes exemplos da arquitetura industrial começaram a ser demolidos (Kühl, 2009). Este movimento tornou-se ainda mais estruturado durante o congresso internacional realizado pelo The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH) em 2003, em Nizhny Tagil, na Rússia, onde foi redigida a Carta de Nizhny Tagil, que consolidou a importância da herança da industrialização, além de discutir diretrizes para sua preservação (Kühl, 2009). Esse documento estabeleceu diretrizes para sistematizar e universalizar o conceito de patrimônio industrial, tornando-se uma referência para a identificação, compreensão e proteção desse patrimônio (Ferreira, 2021).

Dentro dessa abordagem, conforme a Carta de Nizhny Tagil (2003), os vestígios da cultura fabril que constituem o patrimônio industrial representam uma gama de valores, incluindo aspectos históricos, tecnológicos, sociais, arquitetônicos e científicos (TICCIH Brasil, 2003). Em consonância com essa perspectiva, Meneguzzi (2015) destaca que existem diversas razões para reconhecer edifícios ou sítios industriais como patrimônio, dentre elas estão o seu valor histórico, sua importância documental, suas características estéticas e o caráter intrínseco das obras.

No entanto, apesar do crescente reconhecimento do valor histórico e cultural desses espaços, os processos industriais estão em constante transformação, seja devido aos avanços tecnológicos ou ao surgimento de novas práticas produtivas, concretizando-se através da passagem do tempo. Como consequência, os núcleos e edificações fabris que integram um complexo industrial tornam-se suscetíveis à obsolescência de seus usos e funções, resultando, muitas vezes, na deterioração ou até mesmo

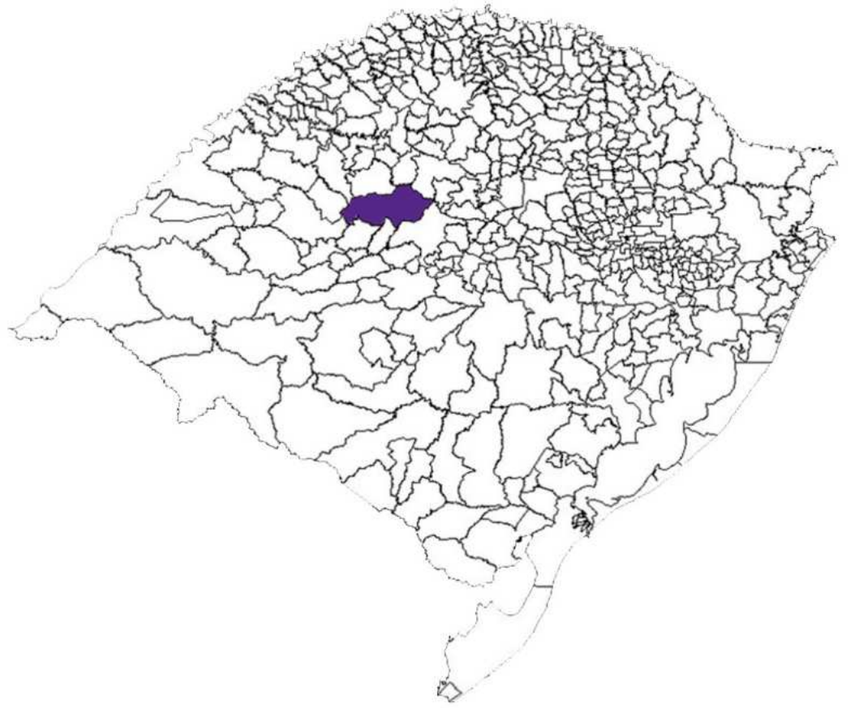


Figura 1 - Localização do município de Tupanciretã. Fonte: Adaptado de IBGE, 2023.

na perda total desses bens (Alves e Silveira, 2023). De acordo com Ghisleni (2017), esse processo não ocorre de forma isolada, mas reflete diretamente na paisagem das cidades, onde é comum a presença de terrenos vazios, construções inacabadas ou em ruínas e espaços esquecidos no tecido urbano.

Segundo Ghisleni (2017), o abandono desses locais está frequentemente associado a crises urbanas, instabilidades econômicas ou alterações nos fluxos e ideais que norteiam o desenvolvimento das cidades e demonstram como as transformações socioeconômicas influenciam diretamente a arquitetura e o ambiente construído. Como consequência, ocorre uma aceleração na substituição de estruturas antigas por edificações menores e economicamente mais rentáveis, além da desvalorização de áreas inteiras, seja pela obsolescência funcional ou pela especulação imobiliária (Ghisleni, 2017). Esse processo não se limita à degradação física, pois atinge, também, aspectos visuais, espaciais, econômicos, sociais e culturais, acentuando um impacto negativo na paisagem urbana, tanto pela falta de manutenção quanto pelo estigma associado ao seu estado de abandono (Mendonça, 2001).

As mudanças, em muitos casos, são inevitáveis, especialmente em locais onde não há medidas efetivas de preservação (Alves e Silveira, 2023). No entanto, conforme destacam Magoga, Alberton e Donoso (2023), mesmo quando excluídos da dinâmica urbana, esses territórios continuam a integrar a paisagem da cidade como elementos singulares.

Diante desse cenário, torna-se fundamental reconhecer o valor dos espaços esquecidos e negligenciados e adotar estratégias que garantam sua preservação e/ou reutilização, aliando reconhecimento histórico e cultural a um debate crítico sobre o futuro e as formas de habitar a cidade. A requalificação desses locais, por meio de experimentações coletivas e inovadoras, representa uma oportunidade de resgate e transformação urbana, permitindo novos usos e significados para esses territórios. Para que essas intervenções sejam eficazes e respeitem a integridade do patrimônio, é imprescindível uma análise criteriosa e um planejamento detalhado, assegurando diretrizes claras para futuras ações de preservação e revitalização (Alves e Silveira, 2023; Magoga, Alberton e Donoso, 2023).

Figura 2 - Complexo do antigo Frigorífico Serrana. Fonte: Prefeitura Municipal de Tupanciretã, 2023.

Nesse contexto, Pistorello, Romero e Coelho (2024) ressaltam que o patrimônio industrial é uma expressão complexa da cultura, abrangendo processos industriais, paisagens e territórios que refletem mudanças e impactos sociais. Essa visão está alinhada à perspectiva de Rosa (2011), que enfatiza o patrimônio industrial como um reflexo das memórias do desenvolvimento territorial e das transformações na vida operária.

Alves (2004) complementa essa ideia ao afirmar que o patrimônio industrial reside no ambiente em que está inserido, nas relações que estabelece com o espaço e nas memórias que abriga. No cenário brasileiro, esses espaços históricos continuam a influenciar a habitação e desempenham um papel relevante na dinâmica da urbanização (Blay, 1985). O saber industrial, ao conectar as memórias dos trabalhadores à identidade social, fortalece esse patrimônio, que vai além de edificações, valorizando as relações sociais e contribuindo para a preservação da herança cultural (Gonçalves e Waismann, 2023).

Ademais, a percepção ambiental dos locais é formada por diversos elementos que interagem com experiências e significados individuais. Para Lynch (2011), essa percepção inclui não apenas as memórias e vivências, mas também fatores como o significado social, a função e a história desses espaços. Assim, o patrimônio industrial e suas memórias são fundamentais para a construção de uma identidade coletiva, enriquecendo a compreensão da realidade social na qual se está inserido.

O reconhecimento do valor do antigo Frigorífico Serrana já havia sido abordado por Peres em sua dissertação intitulada “Produção de material didático-pedagógico para a valorização do patrimônio histórico e cultural de Tupanciretã”, no ano de 2016. Nessa pesquisa, a autora analisa questões relacionadas ao patrimônio histórico e cultural do município de Tupanciretã, com foco na educação patrimonial. O objetivo foi disponibilizar recursos e informações a professores e alunos, por meio de um material que promovesse a valorização da história local, ressaltando a importância dos bens patrimoniais do município e destacando o frigorífico como objeto para este estudo.

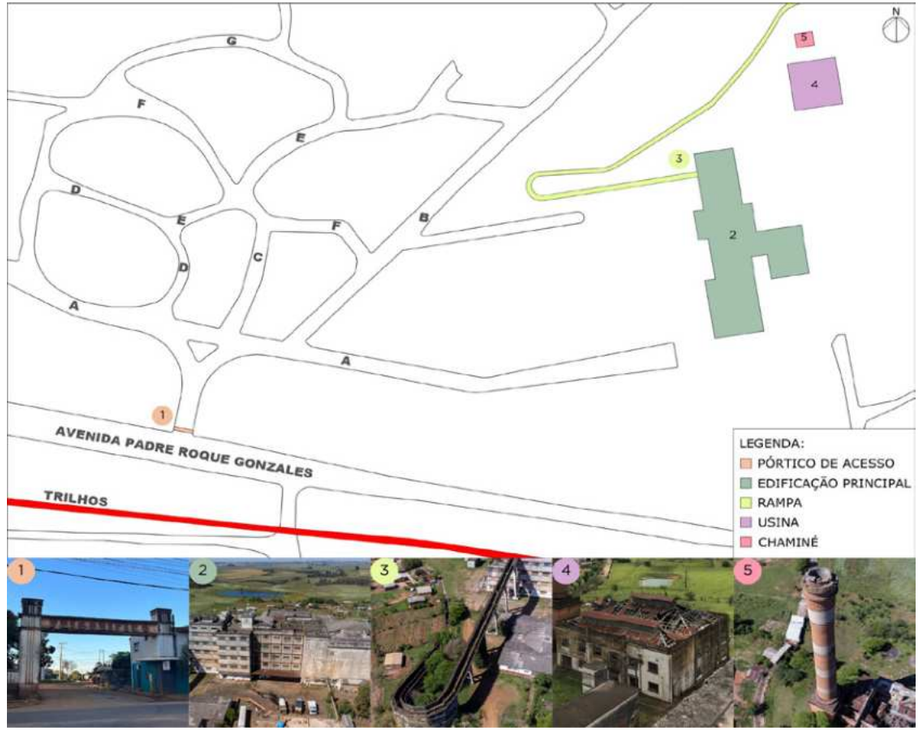


Figura 3 - Planta de situação e edificações principais do conjunto. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2023.

Além disso, conforme destacado por Oliveira (2011, p. 29), “a área urbana de Tupanciretã abrange aspectos arquitetônicos, nos quais estão inscritos os vestígios da história, oferecendo a oportunidade de rememorar acontecimentos passados e a própria transformação urbana”. Essas reflexões reforçam a relevância de preservar locais como o antigo Frigorífico Serrana, que integram a paisagem urbana e carregam significados simbólicos, sociais e culturais.

O Frigorífico Serrana: patrimônio industrial

Localizado no município de Tupanciretã – região central do Rio Grande Sul (Figura 1), o antigo Frigorífico Serrana é um amplo complexo (Figura 2) que, atualmente, encontra-se abandonado e pode ser considerado um exemplo expressivo da história e identidade tupanciretanense.

A construção do frigorífico teve início em 1942, quando o Instituto de Carnes do Rio Grande do Sul lançou as bases para a proposta (Ludwig, 2018). Segundo Costa (2021), o projeto do frigorífico foi elaborado pelo Dr. Pereira da Costa e a obra executada pelo Engenheiro Souza Gomes, com a colaboração de uma grande equipe de funcionários. Após sua conclusão, a gestão do frigorífico iniciou pelo próprio Instituto de Carnes do Rio Grande do Sul, posteriormente pela COCECAL e, em seguida, para a Cooperativa Rural Serrana – que era composta principalmente por grandes fazendeiros e latifundiários com influência política e econômica no município (Peres, 2016). Foi sob a gestão da Serrana que o frigorífico alcançou seu auge, chegando a ser considerado o maior e mais importante frigorífico da América Latina (Peres, 2016).

Ao longo dos anos, a cooperativa trabalhou para expandir seu mercado internacional na venda de carne congelada, ganhando espaço na América do Norte e na Europa, conforme exposto por Ludwig (2018). Além disso, Peres (2016) destaca que a cooperativa possuía uma robusta infraestrutura, destacando-se na exportação de carne, charque, couro e outros produtos derivados para diversos países e estados brasileiros, utilizando diferentes meios de transporte para isso, incluindo caminhões, trens, navios e até mesmo aviões.

Figura 4 - Localização do Bairro do Frigorífico no mapa de Tupanciretã.
Fonte: Adaptado de Tupanciretã (RS), 2023.

De acordo com Costa (2010), no auge de suas operações, na década de 1960, a empresa empregava mais de mil funcionários – em uma época em que a população urbana de Tupanciretã era de pouco mais de nove mil habitantes, segundo dados do IBGE. Isso significa que muitos trabalhadores se dedicaram ao frigorífico, contribuindo para seu sucesso e construindo suas vidas em torno dele (Ludwig, 2018).

Outro aspecto relevante é a grande quantidade de bovinos que chegavam ao município para o abate no frigorífico: conforme elucidado por Göergen (2024), tropas de gado partiam da fronteira com o Uruguai e aguardavam o abate nos campos do frigorífico. Durante a gestão da Cooperativa Serrana, chegou-se a registrar o abate de até 2 mil cabeças de gado por dia (Peres, 2016).

Entretanto, a crise na pecuária na década de 1980 levou à falência do frigorífico, que já operava em escala reduzida em comparação ao seu período de maior sucesso. A falta de diversificação nas atividades e a busca desenfreada por lucros foram fatores determinantes para o fracasso, resultando em uma crise econômica no município. Essa situação gerou estagnação econômica e aumento do desemprego, e foi apenas com o fortalecimento da agricultura nos anos 1990 que a cidade conseguiu retomar seu crescimento econômico (Peres, 2016).
De acordo com Costa (2016), após o encerramento das atividades, diversas tentativas foram realizadas para reativar o frigorífico, incluindo uma iniciativa liderada por um grupo argentino e outra por um grupo empresarial local, porém ambas iniciativas não foram bem-sucedidas. Segundo Peres (2016), após a falência da Serrana, diversos grupos utilizaram as instalações do frigorífico, porém em escalas reduzidas, levando ao encerramento definitivo das operações em 2015.

Já em 2016, a Administração do Município de Tupanciretã, por meio do Prefeito Municipal em exercício na época, buscou colaborar com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul para tratar de questões como: 1) Regularização de uma área ocupada há anos por munícipes, visando a melhoria da infraestrutura do Bairro do Frigorífico; 2) Avaliação e determinação do uso da área remanescente, considerando as condições existentes; 3) Consideração sobre a unidade de produção de champignons, que opera

Figura 7 - Rampa. Fonte: Prefeitura Municipal de Tupanciretã, 2023. Figura 8 – Antiga usina. Fonte: das autoras, 2023.

em pleno funcionamento, porém sem incentivos[4] (Costa, 2016).

Em 2021, a chaminé do antigo frigorífico foi interditada em uma ação conjunta com a Defesa Civil, Corpo de Bombeiros e Brigada Militar, devido ao risco de desabamento da estrutura, estabelecendo-se um perímetro de 105 metros em seu entorno (Tupã FM, 2021), fato que se deve principalmente às escavações realizadas no entorno da chaminé (Jornal Manchete Digital, 2021). Tais escavações foram executadas em decorrência da construção de uma edificação irregular.

O conjunto arquitetônico do antigo Frigorífico Serrana, caracterizado pelo estilo Art Déco, localiza-se no Bairro do Frigorífico e possui como principal acesso um pórtico histórico, além de outras estruturas, como a edificação principal, a rampa, a usina e a chaminé – como ilustrado na Figura 3[5].

Localizado em uma extremidade da cidade (Figura 4), o Bairro do Frigorífico se caracteriza por ruas de traçado assimétrico e, hoje, abriga uma diversidade de construções irregulares, entre residências e estabelecimentos comerciais. Contudo, antigamente, a área era ocupada exclusivamente por edificações industriais e as residências existentes eram destinadas somente aos funcionários; ademais, o bairro contava com uma infraestrutura completa, incluindo sede administrativa, unidade de atendimento médico, mercado e creche, todos voltados para atender às necessidades dos moradores.

Ademais, o complexo ocupa aproximadamente 600 hectares e englobava áreas de campo, mangueiras, matadouro, instalações de refrigeração, vagões férreos, entre outros elementos (Costa, 2016).

4 A empresa de champignons tem sua sede em parte da estrutura do antigo frigorífico (Prefeitura Municipal de Tupanciretã, 2021).
5 Imagem 1 – Fonte: das autoras, 2023; Imagens 2, 3 e 5 – Fonte: Prefeitura Municipal de Tupanciretã, 2023; Imagem 4 – Fonte: Moreira, 2019.

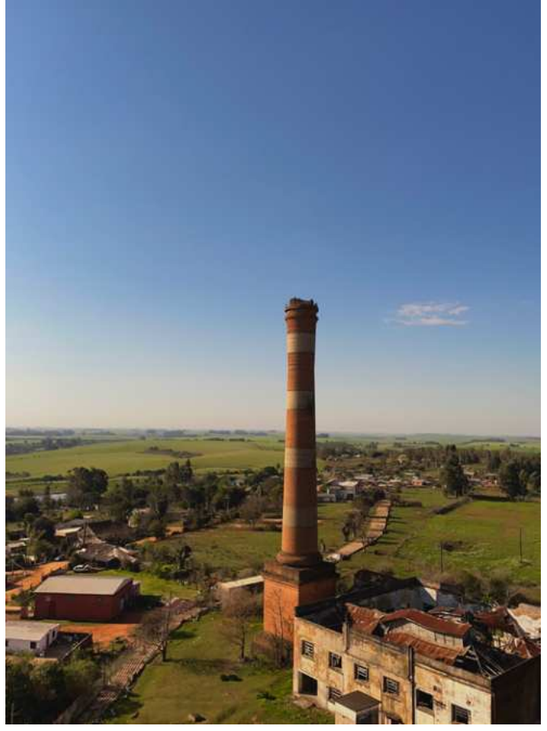


Figura 9 - Chaminé. Fonte: das autoras, 2023.

O pórtico de acesso ao bairro (Figura 5) – que atualmente abriga uma edificação irregular aproveitando-se de sua base original – possui uma arquitetura marcada por linhas retas e frisos verticais nas suas duas colunas.

A edificação principal (Figura 6) possui seis pavimentos, com disposições variadas e área totalizando aproximadamente 13500 metros quadrados. Construída em alvenaria, destaca-se por sua imponência, contrastando com a paisagem ao redor. Ademais, sua arquitetura também é marcada por linhas retas e frisos verticais, especialmente no bloco fechado, além de um ritmo cadenciado nas esquadrias.

Outro elemento de destaque do conjunto é a extensa rampa por onde os animais eram conduzidos até o quinto pavimento da edificação (Figura 7). O conjunto também conta com uma estrutura menor, anteriormente utilizada como usina (Figura 8) e que atualmente está bastante deteriorada, com danos principalmente em sua cobertura.

A chaminé (Figura 9), por sua vez, é uma construção imponente, com formato cônico e cerca de 51 metros de altura. Segundo Costa (2021), sua estrutura foi cuidadosamente planejada e construída tijolo por tijolo. Assim, esse elemento pode ser considerado um marco para Tupanciretã, tanto por sua presença imponente, visível de diversos pontos da cidade, quanto por seu formato distinto e de fácil reconhecimento. Suas linhas brancas contrastam com o tom ocre do restante da estrutura, criando um impacto visual expressivo e tornando-se um importante ponto de referência para moradores e visitantes.

Portanto, apesar de seu estado de abandono, o complexo ainda preserva elementos arquitetônicos distintos, que lhe conferem um valor histórico e patrimonial inestimável, mantendo-se como um marco significativo na memória coletiva da comunidade.

O Frigorífico Serrana: transformações urbanas

A construção e, posteriormente, a desativação do Frigorífico Serrana ocasionaram algumas transformações na paisagem ao seu entorno ao longo dos anos. Durante o

Figura 10 - Comparativo entre diferentes épocas. Fonte: elaborado pelas autoras, 2025.

período de funcionamento, a área era caracterizada por uma infraestrutura voltada à atividade industrial, com edificações bem definidas, espaços de circulação específicos e uma organização espacial funcional, enquanto seu entorno composto por vastas áreas abertas, campos e vegetação nativa. Entretanto, após o encerramento das operações, esse entorno passou – e ainda passa – por alterações, principalmente em relação à ocupação desordenada e ao uso dos espaços.

A área, então, passou a ser alvo de ocupações irregulares, pois seu abandono permitiu que diversas edificações fossem construídas sem planejamento, resultando em um crescimento desordenado do bairro. Como consequência dessa ocupação irregular, destacam-se alguns exemplos, como a construção que faz uso da base do pórtico de acesso e a interdição da chaminé devido a escavações irregulares.

Para ilustrar essas transformações, realizou-se um comparativo entre imagens capturadas nas décadas de 60 e 70 – período de maior atividade da indústria –, e imagens mais recentes, de 2023, que retratam seu estado de abandono (Figura 10)[6].

Observa-se que, enquanto as imagens antigas retratam uma infraestrutura bem organizada, os registros recentes evidenciam um cenário de abandono, degradação e ocupação desordenada. Esse contraste evidencia as consequências do desuso e da falta de preservação, trazendo reflexos tanto urbanos quanto socioeconômicos.

6 Imagens 1 e 7 – Fonte: Peres (2016); Imagens 2, 4, 6, 8 e 12 – Fonte: Prefeitura Municipal de Tupanciretã (2023); Imagem 3 – Fonte: Costa (2021); Imagens 5, 9 e 11: Acervo Museu Municipal Doutor Hélio Franco Fernandes (2023); Imagem 10 – Fonte: Autoras (2023).

Figura 11 - Pórtico como limite entre o Bairro do Frigorífico e a Avenida Padre Roque Gonzáles. Fonte: das autoras, 2023.

Essas transformações podem ser compreendidas à luz dos conceitos de Kevin Lynch em “A Imagem da Cidade” (1960), onde ele classifica os elementos utilizados pelas pessoas para estruturar a imagem urbana em cinco tipos: vias, limites, bairros, cruzamentos e elementos marcantes. Ao associar esses elementos com o município de Tupanciretã, considera-se que três deles – limites, bairros e elementos marcantes – são importantes para compreender melhor a relação entre cidade e frigorífico.

Conforme Lynch (1960), os limites são classificados como elementos lineares que não funcionam como vias, mas sim como quebras de continuidade, como margens, rios, muros, entre outros. Nesse contexto, o pórtico de acesso ao Bairro do Frigorífico exemplifica essa definição, pois demarca a separação entre o bairro e a Avenida Padre Roque Gonzáles (Figura 11).

Além do pórtico, outros elementos físicos delimitam a área industrial em relação ao restante do bairro, como cercas e muros (Figura 12). Alguns destes foram instalados com o objetivo de isolar áreas consideradas perigosas, onde há risco de desabamento (Figura 13).

O segundo aspecto considerável são os bairros, definidos por Lynch (1960) como regiões médias ou grandes dentro de uma cidade, reconhecíveis por características comuns como espaço, forma, símbolos, tipo de edificações, costumes, atividades, habitantes, topografia e estado de conservação. Nesse aspecto, o Bairro do Frigorífico se destaca por sua área industrial, que atualmente se integra ao uso residencial. As construções industriais, notáveis por sua grande escala, tornam o bairro facilmente reconhecível. Além disso, seu limite é claramente demarcado pelo pórtico mencionado anteriormente.

As fotografias antigas evidenciam as transformações ocorridas ao longo do tempo, demonstrando que o bairro já não preserva mais as mesmas características de outrora (ver figura 9), pois, antigamente, a área possuía uma organização espacial voltada predominantemente à atividade industrial.

Figura 12 - Cerca delimitando a área industrial. Fonte: das autoras, 2023. Figura 13 - Cerca interditada. Fonte: das autoras, 2023.

Por fim, Lynch (1960) define os elementos marcantes como pontos de referência que podem variar em tamanho. Ele observa que “o domínio espacial pode causar elementos marcantes de duas formas: tornando um elemento visível de muitos outros pontos [...] ou criando um contraste local com os elementos circundantes, isto é, sendo uma variante em altura ou constituição” (Lynch, 1960, p. 91). Ambas as características são evidentes no antigo frigorífico, onde a edificação principal e a chaminé são visíveis de diferentes partes do município – conforme mostrado na Figura 14 – e se destacam na paisagem urbana pela volumetria imponente e formas contrastantes com o entorno (Figura 15).

Dessa forma, compreender esses elementos também pode auxiliar na preservação da identidade cultural de Tupanciretã, destacando seus marcos históricos e culturais. Pois, conforme observado por Naoumova e Lay (2007), a preservação adequada de edifícios históricos contribui para a revitalização econômica das cidades e para o fortalecimento de suas identidades, promovendo um sentimento de pertencimento entre os habitantes.

O Frigorífico Serrana: abandono

O abandono, antes de tudo, é um estado, uma condição de estar desprovido de cuidados, auxílio ou proteção (Rocha, 2008). No entanto, de acordo com Magoga, Alberton e Donoso (2023), mesmo após esse abandono, um edifício pode ter seu significado reinterpretado e reabilitado, inserido em um novo contexto. Nesse cenário, as arquiteturas abandonadas tornam-se também espaços de memória, pois manifestam vestígios de um tempo passado, representando a materialização de uma herança cultural e, frequentemente, possuindo valor patrimonial (Magoga, Donoso e Romano, 2021). Dessa forma, cada espaço abandonado no tecido urbano pode ser visto como uma narrativa única, carregando consigo marcas do passado e servindo como testemunho de um tempo passado (Magoga, Alberton e Donoso, 2023).

A organização de imagens, nesse sentido, surge como uma ferramenta que possibilita a compreensão e resgate dessas memórias visuais, pois, segundo Magoga, Alberton

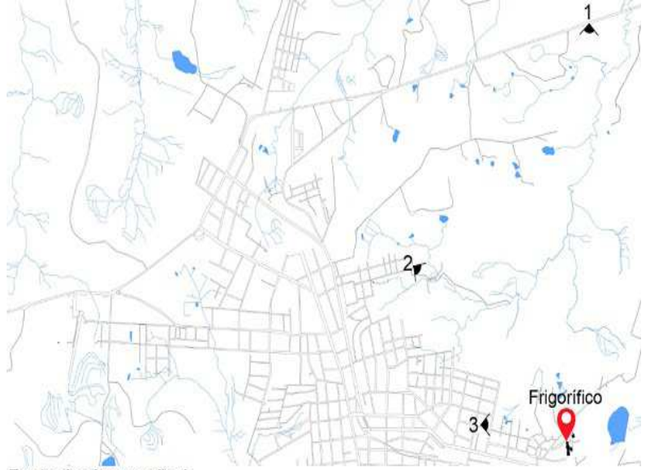


Figura 14 - Mapa do município com os diferentes pontos de vista do antigo frigorífico.
Fonte: das autoras, 2023.

e Cescon (2023), essa abordagem abre caminho para uma compreensão mais abrangente do espaço, destacando sua relevância histórica e urbana. Ademais, este método “permite explorar as possibilidades de significado das imagens [...] criando conexões não convencionais entre elas, abrindo espaço para a criação de novos sentidos e interpretações” (Magoga, Alberton e Cescon, 2023, p. 244).

Ao organizar as imagens do antigo Frigorífico Serrana em categorias, criou-se uma narrativa visual que resgata a memória do lugar, ao mesmo tempo em que propõe novas interpretações e significados, documentando o estado atual do espaço abandonado. Para isso, todas as imagens obtidas em um levantamento fotográfico foram, então, dispostas lado a lado em um quadro branco e, em seguida, agrupadas em três categorias: deterioração, materialidade e estrutura.

Na categoria de deterioração (Figura 16) foram incluídas todas as imagens que mostram sinais de desgaste, danos ou fragmentação das superfícies e/ou materiais, refletindo o completo abandono do conjunto industrial.

Os exemplos abordam, principalmente, materiais quebrados, como revestimentos, esquadrias, vidros, forros e telhas, em grande parte devido à ação humana. Ademais, observa-se a presença de micro-organismos, como fungos, que contribuem para a decomposição de materiais, somados à ação do tempo.

O conjunto de fotografias ilustra diferentes ângulos e áreas do local, destacando espaços antes funcionais, agora tomados pelo descaso e pelo tempo. Assim, a análise dessas imagens ajudou a identificar o abandono do complexo em um todo, evidenciando a falta de manutenção e cuidados adequados.

O segundo agrupamento de imagens apresenta uma variedade de materiais que compõem a edificação – como pode ser visto na Figura 17 –, evidenciando a diversidade de elementos construtivos utilizados no espaço. Observa-se o uso de tijolos aparentes, concreto, cerâmica, madeira e metal, cada um desempenhando uma função específica dentro da estrutura.

Além disso, as imagens também demonstram a degradação desses materiais, marcados pelo desgaste provocado tanto pela ação do tempo quanto por intervenções humanas.

Por fim, o terceiro agrupamento de imagens apresenta os principais elementos estruturais do local, demonstrando seu sistema construtivo (Figura 18). Observa-se o uso predominante de pilares e vigas em concreto armado, formando diferentes malhas estruturais. Além do concreto, nota-se a presença de estruturas metálicas, especialmente em elementos de reforço e cobertura, como treliças e vigas.

O conjunto de fotografias também destaca aspectos como modulação dos pilares, disposição das vigas e detalhes das conexões estruturais, facilitando a compreensão da organização e do funcionamento do sistema estrutural do edifício.
Outro aspecto que se destaca nas imagens é a diferenciação cromática entre os elementos estruturais internos na edificação principal: os componentes em concreto estão uniformemente pintados de branco, enquanto as estruturas metálicas apresentam coloração vermelha.

Cada fotografia convida, então, à reflexão sobre o processo de deterioração e o esquecimento desses espaços que, em outra época, simbolizavam progresso e atividade industrial. Contudo, mesmo em estado de ruína, as imagens conservam vestígios da memória arquitetônica e histórica do local.

Figura 15 - Contrastes entre as construções do antigo frigorífico e seu entorno. Fonte: Prefeitura Municipal de Tupanciretã, 2023.

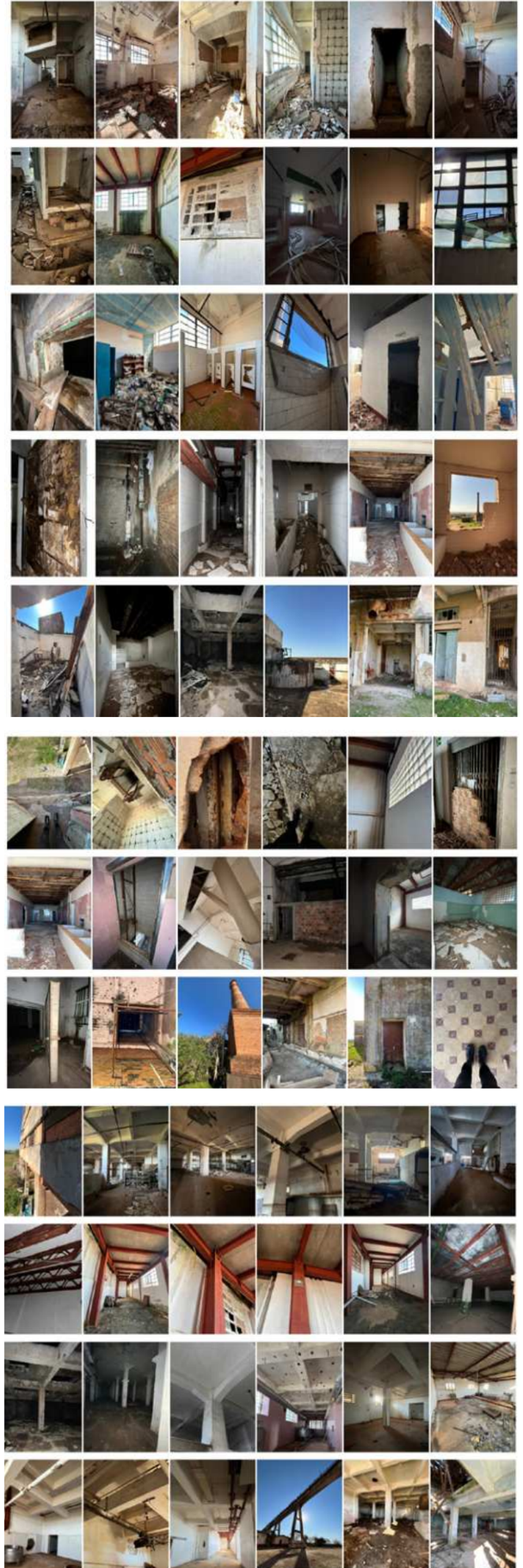


Figura 16 - Agrupamento 01: Deterioração. Fonte: das autoras, 2023.

Figura 17 - Agrupamento 02: Materialidade. Fonte: das autoras, 2023.

Figura 18 - Agrupamento 03: Estrutura. Fonte: das autoras, 2023.

Considerações finais

Entende-se que o patrimônio industrial constitui parte da herança cultural de uma comunidade, refletindo seu desenvolvimento econômico e social ao longo do tempo e contribuindo para a construção da identidade local. Considera-se este o caso do antigo Frigorífico Serrana, devido ao seu significado histórico e econômico para a comunidade tupanciretanense. Assim, este trabalho buscou descrever e caracterizar o referido complexo, investigando sua integração com a paisagem circundante e as transformações que ocorreram em razão do seu abandono.

Através da leitura urbana e das análises de Lynch, foi possível entender a maneira como as edificações industriais do frigorífico se integram à paisagem urbana, revelando tanto a sua influência sobre o espaço quanto as transformações que o bairro sofreu ao longo do tempo.

Já as análises visuais realizadas demonstraram claramente o impacto do abandono e do desgaste do tempo nas estruturas industriais do complexo, que, embora deterioradas, ainda carregam um grande valor histórico e simbólico.

Em síntese, considera-se que a valorização e preservação do antigo Frigorífico Serrana são fundamentais para preservar a memória industrial de Tupanciretã, assegurando o reconhecimento da relevância histórica e social desta edificação.

Dessa forma, espera-se que este estudo favoreça uma maior compreensão sobre a relevância do patrimônio industrial e suas contribuições para a construção da identidade e memória dos locais em que se encontra.

Referências

ALVES, Isadora Baptista; SILVEIRA, Aline Montagna da. Abandono do patrimônio industrial: a obsolescência dos espaços fabris na Vila de Santa Thereza, em Bagé/RS. *Revista Pixo*, Pelotas, v. 7, n. 24, p. 152-167, 2023. Disponível em: https://doi.org/10.15210/pixo.v7i24.4027. Acesso em: 29 jan. 2025.

ALVES, Jorge Fernandes. Património industrial, educação e investigação: a propósito da Rota do Património Industrial do Vale do Ave. *Revista da Faculdade de Letras*, Porto, v. 5, n. 3, p. 251-256, 2004. Disponível em: https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1192.pdf. Acesso em: 5 fev. 2025.

BERNARDI, Danieli Faccin. *Análise das manifestações patológicas nas fachadas do Hospital Casa de Saúde de Santa Maria, RS*. 2021. 193f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, Universidade Federal de Santa Maria. Disponível em: http://repositorio.ufsm.br/handle/1/23181. Acesso em: 2 nov. 2023.

BLAY, Eva. Alterman. *Eu não tenho onde morar*: vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985.

COSTA, Luiz Afonso. *A história da chaminé do Frigorífico de Tupanciretã – Revisão 01*. Luis Afonso Costa, 2021. Disponível em: https://luisafonsocostatupan.blogspot.com/2021/02/a-historia-da-chamine-do-frigorifico-de.html. Acesso em: 20 jun. 2024.

COSTA, Luiz Afonso. *Antigo Frigorífico Serrana de Tupanciretã está próximo a uma definição por parte do Governo do RS*. Luis Afonso Costa, 2016. Disponível em: https://luisafonsocostatupan.blogspot.com/2016/02/antigo-frigorifico-serrana-de.html. Acesso em: 24 abr. 2023.

COSTA, Luiz Afonso. *Resgate histórico de Tupanciretã, 82 anos de emancipação e 116 anos de Vilamento*. Luis Afonso Costa, 2010. Disponível em: https://luisafonsocostatupan.blogspot.com/2010/12/tupancireta-82-anos-de-emancipacao-e.html. Acesso em: 24 abr. 2023.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. O último apito: patrimônio industrial, memória e esquecimento. In: MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo; OKSMAN, Silvio (Org.). P*atrimônio industrial na atualidade*: algumas questões. 4. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. p. 95-115.

GHISLENI, Camilla Sbeghen. *A potência do abandono*: políticas e contradições nas intervenções artísticas em espaços abandonados. 2017. 132f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/188699. Acesso em: 29 jan. 2025.

GÖERGEN, José Sideney. *Anos 70*: Frigorífico de Tupanciretã. Tupanciretã, 25 abr. 2024. Facebook: chicojsgprincipal. Disponível em: https://www.facebook.com/share/p/2bzFkxrKa9jqR9yC/?mibextid=WC7FNe. Acesso em: 28 abr. 2024.

GONÇALVES, Claudiâni Guimarães Vargas; WAISMANN, Moisés. Memória social e patrimônio industrial: as cartas patrimoniais em relação. *Diálogo*, Canoas, n. 54, 2023. Disponível em: http://dx.doi.org/10.18316/dialogo.vi54.11487. Acesso em: 7 fev. 2025.

JORNAL MANCHETE DIGITAL. *Prefeito de Tupanciretã alerta moradores do entorno da chaminé do Frigorífico*. JORNAL MANCHETE DIGITAL, 2024. Disponível em: https://www.jornalmanchetedigital.com.br/noticias/tupanciret/1459441. Acesso em: 12 maio 2024.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização*: problemas teóricos de restauro. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.

LUDWIG, Margarete. *O legado do maior frigorífico da América Latina*. 2018. Luis Afonso Costa, 2019. Disponível em: https://luisafonsocostatupan.blogspot.com/2019/09/cooperativa-rural-serrana-tupancireta.html. Acesso em: 24 abr. 2023.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, 1960.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MAGOGA, Milena Rubin; ALBERTON, Josicler Orbem; CESCON, Luiz Miguel. As constelações de imagens da Avenida Rio Branco: colagens e experimentações. *Revista Pixo*, Pelotas, v. 7, n. 27, p. 242-257, 2023. Disponível em: https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/6658. Acesso em: 19 jun. 2024.

MAGOGA, Milena Rubin; ALBERTON, Josicler Orbem. DONOSO, Verônica Garcia. Espaços abandonados na cidade: apropriação e ressignificação. *Revista Digital do LAV*, Santa Maria, v. 16, n. 13, 2023. Disponível em: https://doi.org/10.5902/1983734883933. Acesso em: 22 jan. 2025.

MAGOGA, M. R.; DONOSO, V. G.; ROMANO, F. V. Arquiteturas abandonadas abordadas em teses e dissertações no Brasil: uma revisão sistemática de literatura. In: *ENCONTRO INTERNACIONAL DE GESTÃO, DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO (EIGEDIN)*, 5., [Campo Grande], [2021], *Anais...* [Campo Grande]: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, [2021], v.5. n.1. p.13. Disponível em: https://periodicos.ufms.br/index.php/EIGEDIN/article/view/14093. Acesso em: 26 fev. 2025.

MENDONÇA, Adalton da Motta. Vazios e ruínas industriais: ensaio sobre friches urbaines. *Vitruvius*, [s.l.], v. 14, n. 6, 2001. Disponível em: https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/02.014/869. Acesso em: 22 jan. 2025.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: *SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE*, 1., Florianópolis, 2011, *Anais...* Florianópolis: Universidade do Estado de Santa Catarina, 2011, v. 1, p. 16. Disponível em: https://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/paper/view/313. Acesso em: 3 jul. 2024.

MENEGUZZI, Clarissa Rech. *Construir no construído*: o caso da fábrica Fiat Lingotto. 2015. 224f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://hdl.handle.net/10183/134144. Acesso em: 26 mar. 2024.

MESQUITA, Zandor; PIEROTTE Otávio. O patrimônio industrial como elemento da paisagem cultural e a paisagem cultural conformando o patrimônio industrial: uma relação conceitual. *Revista Geosul*, Florianópolis, v. 33, n. 69, p. 66-87, 2018. Disponível em: https://doi.org/10.5007/2177-5230.2018v33n69p66. Acesso em: 5 fev. 2025.

NAOUMOVA, Natalia; LAY, Maria Cristina Dias. Policromia histórica e identidade cromática da paisagem urbana. In: *ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*, 12., Belém, 2007, *Anais...* Belém: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, 2013, v. 12, n. 1, p. 16. Disponível em: https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/1276. Acesso em: 15 abr. 2024.

OLIVEIRA, Tarcisio Dorn de. *Inventário urbano de Tupanciretã/RS*: um olhar sobre o patrimônio arquitetônico e cultural da Terra da Mãe de Deus. 2011. 136f. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural) - Programa de Pós-Graduação Profissionalizante em Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Santa Maria. Disponível em: https://repositorio.ufsm.br/handle/1/10983. Acesso em: 14 jun. 2023.

PERES, Marilen Fagundes. *Produção de material didático-pedagógico para a valorização do patrimônio histórico e cultural de Tupanciretã*. 2016. 98f. Dissertação (Mestrado em Ensino de História) – Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Ensino de História, Universidade Federal de Santa Maria. Disponível em: https://repositorio.ufsm.br/handle/1/13638. Acesso em: 2 jun. 2023.

PISTORELLO, Daniela; ROMERO, Eduardo; COELHO, Ilanil. Patrimônio industrial: trabalho, memória e ambiente. *Revista Confluências Culturais*, Joinville, v. 13, n. 1, 2024. Disponível em: https://doi.org/10.21726/rcc.v13i1. Acesso em: 7 fev. 2025.

ROCHA, Eduardo. Os lugares do abandono. *Vitruvius*, [s.l.], v. 97, n. 6, 2008. Disponível em: https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.097/137. Acesso em: 26 fev. 2025.

ROSA, Carolina Lucena. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. In: *SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, 26., São Paulo, 2011, *Anais...* São Paulo: Associação Nacional de História, 2011, v. 26, p.14. Disponível em: https://snh2013.anpuh.org/resources/anais/14/1308189074_ARQUIVO_artigoANPUHCarolinaRosa.pdf. Acesso em: 18 abr. 2024.

TICCIH BRASIL. *Carta de Niznhy Tagil sobre o Patrimônio Industrial*. Niznhy Tagil: The International Commitee for the Conservation of the Industrial Heritage, 2003. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf. Acesso em: 17 jun. 2023.

TUPANCIRETÃ (RS). *Lei n° 2.770, de 29 de abril de 2008*. Institui o plano diretor de desenvolvimento municipal de Tupanciretã - RS. Tupanciretã, RS: Leis Municipais, 2023.

TUPÃ FM. *Área de risco do Frigorífico foi demarcada e os moradores foram orientados nesta terça (09)*. Tupã FM, 2021. Disponível em: https://tupa.fm.br/index.php/noticias-interna/area-de-risco-do-frigorifico-foi-demarcada-e-os-moradores-foram-orientados-nesta-terca-09--12335. Acesso em: 22 maio 2024.

ENLACES PRESENTE-PASSADO-FUTURO
Reflexões sobre a educação patrimonial em contextos pós-industrias

ALINKS BETWEEN PAST- PRESENT- FUTURE
Reflections on heritage education in post-industrial contexts

Ana Elísia da Costa[1] e Mariana Lafolga[2]

Resumo
A educação patrimonial na contemporaneidade questiona o que se considera patrimônio e busca problematizá-lo desde o presente, prospectando a construção de futuros-outros. Sua ação, portanto, é comunicativa, reflexiva e emancipatória. Sob essa perspectiva, o artigo reflete sobre seus papéis em contextos pós-industriais e desenvolve um estudo de caso qualitativo-exploratório sobre o projeto "Caminho Fabril: patrimônio industrial da cidade do Rio Grande" da Universidade Federal de Pelotas. Objetivando analisar seus enunciados e limitações e potencialidades de suas práticas, são feitas pesquisas bibliográfica, documental e de campo a partir de informações do seu website e da participação em suas caminhadas. Conclui-se que o projeto sustenta enunciados ligados à democratização da cultura e que, embora valorize a autonomia dos sujeitos, o diálogo e a participação comunitária, apresenta limitações para problematizar as relações presente-passado-futuro do patrimônio. Sem destituir méritos, espera-se contribuir para o aprimoramento do projeto, assim como de outros que se voltam a áreas pós-industriais.
Palavras-chave: educação patrimonial, patrimônio industrial, projeto Caminho Fabril, memórias operárias.

Abstract
Heritage education in contemporary times questions what is considered heritage and seeks to problematize it from the present, envisioning the construction of alternative futures. Its approach is therefore communicative, reflective, and emancipatory. From this perspective, the article examines its roles in post-industrial contexts and develops a qualitative-exploratory case study on the project "Caminho Fabril: Industrial Heritage of the City of Rio Grande" from the Federal University of Pelotas. Aiming to analyze its discourses, as well as the limitations and potential of its practices, bibliographic, documentary, and field research were conducted based on information from its website and participation in its guided walks. The study concludes that the project supports narratives related to the democratization of culture and, while valuing individual autonomy, dialogue, and community participation, it presents limitations in problematizing the present-past-future relationships of heritage. Without diminishing its merits, the study aims to contribute to the improvement of this project, as well as others focused on post-industrial areas.
Keywords: heritage education, industrial heritage, Caminho Fabril project, workers' memories.

1 Doutora em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS, 2011), mestre em Arquitetura pela mesma Universidade (2001) e Arquiteta e Urbanista pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-GO, 1993).
2 Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel, 2024) e Arquiteta e Urbanista pela Universidade Católica de Pelotas (UCPEL, 2014)

Introdução

Historicamente, o patrimônio se voltou a bens com significados para classes dominantes, resultando em esquecimentos ou apagamentos de tradições e valores de classes menos favorecidas ou subalternas. (Chauí, 2006). O questionamento dessa ideia de patrimônio pode ser entendido como um gesto de "resistência" no mundo contemporâneo, capaz de abrir espaços para a expressão de vidas que foram ignoradas em suas dimensões materiais e imateriais.

Esse é um dos desafios atuais da educação patrimonial. Essa, contudo, não se limita a uma abordagem saudosista e nostálgica de um passado a conservar (Scifoni, 2022). Quando assentada em pedagogia humanista e libertadora, ela se propõe também a interpretar e ressignificar esse passado a partir dos conflitos do presente, tomando isso como uma forma de construir instrumentos para o enfrentamento de desafios futuros e, consequentemente, para a transformação de realidades impostas.

Aqui é colocada atenção à educação patrimonial em contextos pós-industriais. Esses contextos são territórios que sofreram processos de industrialização e que, especialmente entre os anos 1970 e 1990, se desindustrializaram como parte de um fenômeno global de mudanças nos modos de produção (Ochoa, 2015). Submetidas a longo período de abandono e ameaçadas de descaracterização e sobrevivência, essas áreas passaram a ser reconhecidas como patrimônio em 2003 e, hoje, suscitam conflitos de interesses de diversas ordens.

Nesses contextos, a educação patrimonial vem dando luz à existência e valorizando grandes fábricas, armazéns e infra estruturas abandonadas, bem como modos fabris de produção e histórias de vidas operárias que, apesar de esquecidas, fizeram a engrenagem industrial operar. A educação patrimonial, contudo, não se limita a comunicar esse passado ameaçado. Ela também reflete sobre conflitos que, no presente, afetam áreas pós-industriais e que as colocam em ameaça, como os processos de cooptação do patrimônio pela indústria cultural e a especulação imobiliária, o que tem levado à gentrificação e a novos apagamentos culturais (Costa, 2021; Nito; Scifoni, 2017). Tais conflitos, em grande medida, reproduzem lógicas dos modos de produção do passado industrial (exploratória, capitalista, racista e patriarcal) e o reconhecimento dessas lógicas, bem como de formas históricas de resistência a elas, pode indicar ou sugerir "táticas" para enfrentar os desafios do presente e prospectar outros futuros (De Certeau, 1998).

A ação da educação patrimonial, portanto, não é só comunicativa, mas também problematizadora; não se volta só ao presente, mas também ao presente e futuro.

Dela emergem novas formas de contar a história desses contextos, abordando não só progresso e desenvolvimento, mas também conflitos sociais, culturais, econômicos e ambientais que os modos de produção industrial engendram. Ela destaca relações entre tecidos industriais e a cidade, envolvendo a imposição do valor de troca sobre o valor de uso da terra, bem como processos de segregação socioespacial de classes trabalhadoras, de retirantes do campo em busca de oportunidade de trabalho nas cidades e, mais recentemente, de afetados pelos referidos processos de gentrificação. Revela impactos da cultura produtiva no meio ambiente, impondo a devastação de áreas, a construção de grandes e degradantes obras infraestruturais e a poluição de solos, ar e água – temas hoje enormemente ressentidos –. Não menos importante, ela abordada temas sociais, como a exploração da mão-de-obra e políticas de discriminação de gênero e raça. Em especial, ela ainda destaca formas de resistência, como antigas lutas por melhores condições de trabalho e vida de sujeitos e movimentos sociais, bem como lutas vigentes dos que remanesceram ou se estabeleceram nesses territórios

após o abandono, fazendo emergir novas forças, valores e direitos legítimos de aí permanecer (Costa, 2025; Nito; Scifoni, 2017).

Ao pautar os históricos jogos de interesses e as visões de mundo que mobilizam a produção e a construção das cidades, a educação patrimonial estimula reflexões sobre "o que" é patrimônio, "como" e "para quem" conservá-lo. Ela permite pensar sobre meios e fins de projetos de revitalização, que podem levar à museificação, artificialização e gentrificação de espaços ou serem inclusivos, respeitando as preexistência físicas e sociais (Costa, 2021). Ela permite até mesmo pensar em propostas de manutenção dos abandonos industriais como ruínas, símbolos de lógicas improdutivas (Solá-Morales, 2015) ou espaços para o florescimento de novos ecossistemas ambientais (Clemènt, 2019).

Apesar da formulação teórica dessa "nova educação patrimonial" (Scifoni, 2022), esse trabalho supõe que seu exercício ainda enfrenta resistências devido a concepções pedagógicas (e ideológicas) divergentes e/ou à sedimentação de práticas de ensino tradicionais. Muitas experiências educativas nos territórios pós-industriais, inclusive as promovidas por universidades, limitam-se à mera comunicação de seus bens edificados, sem refletir de modo crítico a relação presente-passado-futuro. Outras experiências, mesmo que alinhadas a essa nova pedagogia, sustentam contradições entre seus enunciados e práticas.

Essa hipótese é sustentada por uma pesquisa de mestrado em andamento, junto ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas. Essa pesquisa objetiva analisar a ressignificação do patrimônio cultural desde suas relações entre presente, passado e futuro, tendo como objeto de estudo práticas de educação patrimonial promovidas por universidades brasileiras.

Entre as práticas educativas estudadas está o projeto "Caminho Fabril: patrimônio industrial da cidade do Rio Grande" da Universidade Federal de Pelotas. Analisar esse projeto é o objetivo do presente estudo. Busca-se identificar seus enunciados teóricos e analisar as limitações e potencialidades de suas práticas, subsidiando assim o desenvolvimento da referida pesquisa.

Justifica essa abordagem aportar reflexões que subsidiem novas práticas educativas patrimoniais ou que permitam o aprimoramento de ações em desenvolvimento.

De natureza qualitativa e exploratória, o estudo parte de marcos teóricos ligados à democratização da cultura e a uma educação patrimonial de natureza humanista e libertária, o que está apresentado na primeira parte do trabalho. Na sequência, a apresentação e análise do Caminho Fabril se dá desde pesquisas bibliográficas, documentais e de campo que exploram dados e produções científicas disponíveis no *website* do projeto e anotações da participação em uma de suas caminhadas.

Como considerações finais, observa-se que o conhecimento produzido pelo projeto converge com enunciados que defendem um patrimônio não hegemônico e a democratização da cultura. A ação educativa sobre esse conhecimento, embora valorize a autonomia dos sujeitos, o diálogo e a participação comunitária, apresenta limitações em sustentar uma abordagem problematizadora das relações passado-presente-futuro do patrimônio, concentrando-se mais em documentá-lo e comunicá-lo em seu passado. Espera-se que essas reflexões contribuam para o aprimoramento do projeto que já possui grande mérito pelo valioso conhecimento produzido sobre o patrimônio industrial de Rio Grande, em especial no que diz respeito a vidas operárias que foram historicamente invisibilizadas.

Marcos teóricos

O patrimônio é aqui entendido como uma prática social que, em busca de identidade, aciona memórias e elege referências materiais e imateriais que traduzam essa identidade ou os modos como uma sociedade se vê e quer ser vista (Chauí, 2006).

A memória, por sua vez, não se refere a um passado real ou verdadeiro, mas a lembranças que, no presente, destacam determinadas vivências pessoais e coletivas do passado. Ela elenca valores, bens, práticas, bem como traumas, ausências e "táticas" adotadas para lidar com a realidade. Desde aí, podem ser reveladas escolhas, alternativas, possibilidades para enfrentar a imprevisibilidade do futuro. Na temporalidade do "agora", portanto, a memória entrelaça presente-passado-futuro (Mizoguchi, 2015; De Certeau, 1998).

Como as vivências e memórias são distintas entre diferentes grupos sociais, naturalmente seus "patrimônios" não são os mesmos, havendo na sua eleição oficial uma dimensão ético-política. Essa eleição, por estar centrada exclusivamente em juízos técnicos e políticos, pode tanto lembrar e fortalecer identidades de um grupo social, quanto silenciar as de outros grupos. Assim, o patrimônio é uma construção histórica, cultural e política, em constante transformação e disputas no cotidiano dos grupos sociais (Chauí, 2006).

Dado a isso, a sua abordagem exige reflexão crítica, questionando o próprio sentido do que é considerado patrimônio, o que envolve dimensões educativas. Em uma perspectiva pedagógica humanista e libertadora, isso não se trata apenas de adquirir ou reproduzir informações prontas, mas de construir processos críticos e dialógicos de identificação e ressignificação de referências culturais (modos de ser, viver, fazer e criar no mundo), vindo a permitir a transformação da realidade em que essas referências estão inseridas (Scifoni, 2022).

Para construir esse processo educativo em patrimônio, além das tradicionais visitas a centros históricos e museus ou aulas em escolas, a educação patrimonial tem investido na realização de inventários participativos com comunidades. Esses inventários permitem que os sujeitos sejam informantes e intérpretes de sua própria cultura, o que tem especial sentido em comunidades cujas memórias foram ignoradas pela história oficial. Em todos esses âmbitos, parte-se de uma concepção de educação que valoriza três princípios: a) a autonomia, tomando os sujeitos como aptos a pensar, comunicar, criar e transformar suas realidades; b) o diálogo, abrindo-se para uma a fala-escuta horizontal e para a possibilidade de se aprender com o Outro, o que relativiza a hierarquia do saber técnico ou especialista em detrimento dos saberes populares e empíricos; c) a participação social, incentivando processos efetivamente coletivos, consensuados de modo dialogado e autônomo (Scifoni, 2022).

A pedagogia proposta, portanto, questiona o modelo em que especialistas ensinam e os sujeitos - moradores, usuários, estudantes e fruidores - passivamente aprendem, atuando como meros receptores-espectadores. Em vez disso, incentiva uma atuação ativa, sensível e reflexiva dos sujeitos, enquanto educadores, professores e curadores atuam como mediadores e facilitadores. Os conteúdos, por sua vez, não são prontos e fechados ou objetivados, abrindo lacunas para subjetivações, novas leituras e construções de sentidos particulares e coletivos. Assim, busca-se não isolar dados no espaço e tempo, mas relacionar e comparar; não responder, mas questionar.

Isso, no caso dos inventários participativos, implica em criar dinâmicas e oportunidades para que os sujeitos enunciem o que é patrimônio para si, que elejam patrimônios coletivos e que reflitam sobre seus sentidos (Scifoni, 2022). Implica também em

engajá-los em ações de divulgação e preservação desse patrimônio, incentivando a sua autonomia.

Em exposições e museus, visitações passam a ser precedidas e seguidas por atividades que buscam mediar[3] o que é exposto, oportunizando reflexões, trocas coletivas. A própria disposição de conteúdos busca estimular todos os sentidos do visitante, criando atmosferas imersivas e ambientes interativos que sejam capazes de afetar visitantes e desencadear neles sensações e reflexões. Dado a isso, além de vitrines com objetos e painéis com textos e fotos, são exploradas cenografias com artifícios sensoriais, bem como artefatos manipuláveis e interfaces computacionais que deflagram reflexões e até permitem a alteração e complementação de conteúdos expostos (Costa, 2025; Cerdera, 2021; Machado, 2015; Wendell, n.p.).

Em perspectiva similar, visitas urbanas transformam caminhadas em momentos de encontro, trocas de experiências e percepções e construção coletiva de conhecimentos. Em vez de apenas conduzir visitantes e apresentar-lhes acervos eleitos em percursos pré-determinados, busca-se colher e partilhar impressões e sensações pessoais ao longo do caminho, estimulando a autonomia de leitura e construindo interpretações coletivas ao fim do evento. Por vezes, esses percursos são livres ou exploratórios; outras vezes, são convertidos em cortejos ou performances urbanas artísticas que denunciam abandonos ou conflitos patrimoniais, afetando e provocando reflexões por onde passam. Opera-se, portanto, em oposição à museificação[4] do espaço urbano (Ruy; Almeida, 2020) e ao consumo acrítico de informações, como ocorre em alguns percursos disponibilizados em aplicativos de celular com possibilidades de interação e reflexão limitadas (Lafolga; Costa, 2024; Costa, 2021).

Frente aos desafios de tratar o patrimônio em *websites*, persiste a preocupação de não só documentá-lo e comunicá-lo. Busca-se sensibilizar o leitor-receptor para o tema via estímulos visuais e auditivos e oferecer conteúdos que ofereçam mediações e promovam progressivas e múltiplas reflexões no desdobramento de seu hipertexto, ferramentas e interfaces. A interação aqui não se limita a dar liberdade de navegar no encadeamento não linear de argumentos; nem se reduz a explorar possibilidades abertas pelos recursos multimídia (imagens, vídeos, áudios, modelagens tridimensionais, simulações de ambientes, jogos lúdicos, etc). Esses são recursos valiosos, mas que não podem ser esvaziados de uma intencionalidade educativa que inclua *inputs* e *outputs* entre humanos e máquinas (Machado, 2015; Santiago, 2007).

Ainda nesses ambientes, é importante a proposição de interfaces comunicacionais, já que isso pode construir oportunidades dialógicas entre o emissor e o receptor da informação patrimonial e entre múltiplos usuários. Não menos importante são as interfaces colaborativas que possibilitam que visitantes sejam produtores de conteúdos sobre a sua própria cultura e componham comunidades em redes. Por fim, é importante observar que educação virtual não substitui a presencial, pois a experiência virtual não tem o mesmo poder de evocação da experiência com o real e deve-se considerar ainda a inclusão de sujeitos com limitações intelectuais, procedimentais e financeiras para acessar esses meios (Santiago, 2007).

3 A mediação pode ser entendida como "uma metodologia que une processos artísticos e pedagógicos para mediar o público na sua relação com a obra cultural. É formada por um conjunto de ações educativas que se dividem em etapas antes, durante e depois do encontro do público com as obras artísticas" (Wendell, n.d.).

4 Trata-se de cristalizar valores materiais e imateriais do espaço urbanos com vistas a promover a mera contemplação em atividades de lazer ou de natureza cultural e turística. Entre os riscos dessa ação, estão o de reduzir e estetizar memórias coletivas, de converter a cidade em um museu petrificado e desarticulado da realidade e de colocar a cultura à serviço do capital (Ruy; Almeida, 2022).

Estudo de Caso

O projeto Caminho Fabril atua na cidade de Rio Grande, um dos principais polos industriais do Rio Grande do Sul. Sua privilegiada proximidade com o mar foi um atrativo, já que isso favorecia trocas comerciais locais, nacionais e internacionais. Nas proximidades do seu porto[5], consolidou-se um parque fabril com indústrias diversas e, junto a ele, outros usos e infra estruturas que viabilizam sua operação, como ferrovia, moradias operárias e espaços de lazer. Isso levou ao surgimento de novos bairros na zona norte da cidade e alterou a configuração do espaço urbano (Nery; Ferreira, 2023).

Segundo Nery e Ferreira (2023), coordenadoras do projeto em estudo, circulavam entre esses espaços pessoas de diversas origens, etnias, nacionalidades e gêneros. Havia estrangeiros em grupos de industriais e operários; mulheres, especialmente no setor têxtil; e trabalhadores negros que sofriam preconceitos de diversas ordens. Esses, organizados em sindicatos, associações de classe, culturais e esportivas, também empreenderam resistências, como greves, passeatas e congressos que combatiam baixos salários e tratamentos arcaicos de operários.

Essa industrialização passou por várias fases e começou a declinar a partir dos anos 1960. Desde então, a cidade tem testemunhado o progressivo abandono de suas fábricas, resultando na descaracterização ou destruição dessas estruturas. Isso, somado a perdas de documentos, tem contribuído para o apagamento do passado industrial da cidade. É nesse contexto que atua o projeto Caminho Fabril em estudo, buscando valorizar seu patrimônio industrial (Nery, 2021b; Nery; Ferreira, 2023).

Cabe observar que essa área e suas proximidades hoje são objetos de disputas, dado não salientado pelo projeto. Conforme Rosa e Souto (2015), novos investimentos no polo naval e impactos ambientais de empresas têm levado atuais moradores e trabalhadores da região a sofrerem ameaças de remoção ou de terem suas vidas prejudicadas. Além desses impactos socioambientais, os autores observam que o fato reproduz dinâmicas de segregação espaciais do passado, o que permite imbricar presente e passado e prospectar futuros que comprometem o patrimônio da região.

Alguma dimensão conflitiva nessa área explicitada por parte do projeto envolve a menção a graves e sucessivas crises econômicas vivenciadas pela cidade, especialmente a crise no setor naval e petrolífero após 2015 que impôs ao presente a falta de oportunidades e de empregos. Isso, em grande medida, explicaria a tendência das memórias operárias locais de valorizar o passado, representando ele um ideário de prosperidade e desenvolvimento (Nery, 2021b).

O Projeto Caminho Fabril: patrimônio industrial da Cidade de Rio Grande

O projeto Caminho Fabril deriva de uma pesquisa de pós-doutorado iniciada em 2020[6] na Universidade Federal de Pelotas. Em 2023, a pesquisa foi convertida em projeto de extensão, contando com uma equipe interdisciplinar formada por estudantes da graduação e da pós-graduação. O objetivo do projeto é apresentado como: "**valorizar**

5 Envolve o Porto Velho, construído no século XVIII, e o Porto Novo, construído entre os anos 1910 e 1915, ambos na zona norte da cidade. Entre 1969 e 1970, ao leste de Rio Grande, foi construído o Superporto, onde, em 2007, se estabeleceu o polo naval que se volta à construção de cascos, navios sonda e estaleiros (Rosa; Souto, 2015) .

6 O projeto foi aprovado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq e foi desenvolvido junto ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultura da UFPel, pelas pesquisadoras Olivia Silva Nery e Maria Letícia Mazzucchi Ferreira, no período dezembro de 2020 até março de 2022 (Nery; Ferreira, 2023).

Figura 1 - Mapa interativo do patrimônio industrial de Rio Grande no website do Projeto Caminhos Fabris. Fonte: CF, n. d.

o patrimônio industrial na sua diversidade e complexidade, bem como **sensibilizar a comunidade local** para sua importância na formação da memória e identidade rio-grandina" (CF, n. d. – destaque das autoras).

Como parte de uma análise inicial, destaca-se no texto desse objetivo a ação relativa ao "sensibilizar", que é uma estratégia necessária para mobilizar processos de aprendizagem. No entanto, observa-se que estágios posteriores dos processos de construção do conhecimento, como conhecer, refletir e ressignificar, não são abordados. Tampouco é explorada a habilidade de, a partir disso, atuar sobre a realidade presente e futura, apesar da pesquisa reconhecer o "potencial do patrimônio industrial para tratar sobre questões importantes para nossa sociedade e contribuir para sua melhora" (CF, n. d.).

Depreende-se que a ênfase do projeto recai na comunicação do patrimônio, nas instâncias do seu presente e passado, corroborando isso a afirmativa: "Somos pessoas que reconhecem a importância do **passado** para compreender o **presente"** (CF, n. d. – destaque das autoras).

Além disso, é possível se questionar na apresentação do projeto a ausência de identificação de "para quem" as suas práticas de sensibilização são direcionadas, não sendo destacados, por exemplo, os grupos afetados pelos referidos conflitos na região. Essa informação é relevante por se entender que essas práticas não são isentas de uma dimensão política e que, como destaca Scifoni (2022), "espontâneas e boas intenções" da educação patrimonial podem ser cooptadas ou trazer implícitos abusos no trato do patrimônio.

Instrumentos e procedimentos

O projeto desenvolve suas práticas a partir de dois instrumentos virtuais de mediação - um mapa do patrimônio industrial e uma plataforma colaborativa de registro de memórias operárias -, sendo estes somados à promoção de caminhadas educativas. No mapa virtual, estão identificados mais de 160 pontos, envolvendo fábricas, instalação de transportes, usinas, ruas, vilas operárias, sindicatos etc. Ao clicar em cada um dos pontos, informações gerais sobre eles são expostas em uma janela. Em sete desses pontos, são apresentados pequenos registros de memórias que retratam relações e

Figura 2 - Convite do website do Projeto Caminhos Fabris para colaborar com a coleta de memórias. Fonte: CF, n. d.

problemas sociais, modos de produção, condições precárias de trabalho e moradia (Figura 1).

No menu Memórias Operárias**,** o público é convidado a colaborar com a coleta de memórias – direta ou de terceiros - relacionadas aos espaços industriais (Figura 2). Essas memórias são tomadas como invisibilizadas e merecedoras de valorização. A coleta de dados se dá pelo preenchimento de um formulário[7] e o conjunto de dados é comunicado em uma tabela "excel" sumária que permite o acesso a drives com arquivos dos dados coletados.

As caminhadas, por fim, são apresentadas sem explicitar seus objetivos. Comunica-se apenas que essas acontecem desde uma agenda fixa, conforme disponibilidade da equipe, e são dadas instruções sobre como se comportar nos eventos. Ali também estão apresentados quatro depoimentos sobre a experiência dessa atividade.

Entende-se que os instrumentos propostos revelam uma nova sensibilidade patrimonial e pedagógica, especialmente ao abrir espaço para a participação comunitária na plataforma das memórias operárias. Com isso, a comunidade encontra ali espaço para protagonizar, para ser informante de sua própria história. No entanto, essas informações são apresentadas sem um apelo estético e reflexivo, e as interações promovidas são mecanizadas, limitando-se a clicar ícones e ler, nas janelas ou páginas remetidas, novas informações objetivas e não problematizadas. Ilustram isso os referidos seis depoimentos do mapa virtual que, por versarem sobre conflitos vividos, poderiam ser melhor explorados.

Diante disso, é possível pressupor que o *website* se volta apenas à documentação e divulgação do projeto, não sendo pensado como um instrumento de mediação do patrimônio estudado. Para maiores aprofundamentos reflexivos, a alternativa é ler seis artigos do grupo de pesquisa também ali disponibilizados, o que pode ser pouco atraente, difícil ou inviável para um público leigo e que prefere leituras rápidas nas plataformas digitais.

7 Em Nery (2021b) e Ferreira e Nery (2023), é esclarecido que, além do formulário do *website*, outras memórias foram recolhidas pelo projeto em redes sociais e em entrevistas presenciais. Essas, contudo, não estão expostas e exploradas diretamente na plataforma.

Textos e discursos

A análise desses seis artigos permite agrupá-los em dois blocos. Um primeiro bloco envolve dois artigos: “A musealização do patrimônio industrial no Museu da Cidade do Rio Grande/RS” (Nery, 2021a); “Biscoitos históricos: a musealização da Fábrica Leal Santos – Rio Grande/ RS” (Nery, 2017). Esses focam na musealização de espaços industriais, destacando desafios institucionais e comunicacionais na sua preservação, o que interessa a essa análise por permitir a reflexão sobre como enunciados teóricos afetam a experiência do projeto Caminhos Fabril em si.

O segundo bloco é composto por quatro artigos que se debruçam sobre a experiência do próprio projeto: “Caminhos Fabril – Digital Industrial Path Record of Rio Grande” (Nery; Ferreira, 2021); **“**Percursos entre Memórias do Trabalho e Patrimônios Industriais (Rio Grande/RS)” (Nery; Ferreira, 2023); “Memórias Industriais: Narrativas do Patrimônio Industrial da Cidade do Rio Grande/RS” (Nery, 2021b); “Paisagens sonoras: memórias de uma cidade fabril (Rio Grande, RS - 1950-1970)” (Ferreira; Nery, 2021). Nos três últimos são especialmente discutidos os resultados da coleta de memórias operárias. Observa-se que não há produção que reflita sobre as práticas das caminhadas. Isso, somada às poucas informações disponíveis no *website*, pode indicar que ela é considerada como uma atividade de segunda importância.

O patrimônio industrial e sua musealização

A conservação do patrimônio industrial de Rio Grande é discutida por meio de um dos seus caminhos, a musealização (Nery 2021a; 2017). Um dos enunciados teóricos que sustentam a discussão proposta é o conceito de “lugares de memória” de Pierre Nora. Desde esse conceito, confronta-se memória e história, considerando que a ação da história se faz necessária quando a memória - sempre viva e dinâmica - já não existe mais ou há o medo do seu esquecimento. Como isso pode levar ao enfraquecimento de identidades em meio às crises do presente, são criados espaços onde essas memórias sejam colecionadas, cristalizadas ou arquivadas, como os museus. Esses espaços, contudo, não escapam de uma dimensão “patética” de uma sociedade que, afetada por seus esquecimentos, busca construir uma ilusão nostálgica de eternidade.

De qualquer forma, é sob a égide do esquecimento e da ameaça de desaparecimento que a musealização do passado industrial de Rio Grande é defendida. Discute-se, contudo, o que e quem preservar nesses espaços. Resgatando conceitos como o “dever de memória” de Paul Ricoeur, é problematizada a preservação exclusiva de referências culturais de grupos ligados aos proprietários das indústrias, grupo esse que inicialmente mobilizou a criação do Museu da Cidade de Rio Grande. Por questão de justiça, o artigo parece sugerir o resgate de memórias não só desse grupo, mas também de outros que tiveram vidas afetadas pela industrialização, inclusive envolvendo traumas e lutos. Além disso, baseando-se em argumentos de François Hartog e Joël Candau, é também exaltada a importância de abrir espaços para as “memórias de si”, já que a vontade de preservar e musealizar é também mobilizada pelo desejo de eternizar a própria história no presente, não apenas para outros no amanhã (Nery, 2021a).

Destaca-se aqui que essa abertura para memórias não só da elite industrial e para as memórias de si explicam em parte algumas das estratégias do projeto Caminhos Fabril. Nele, como já observado, a memória operária é privilegiada, sendo composta pela partilha de lembranças de sujeitos que interagem com as redes sociais e com o *website* do projeto. Isso, talvez, vale-se da sedução que a oportunidade de eternizar a si, familiares e amigos exerce sobre esses sujeitos.

Retomando o tema da compreensão dos espaços como espaços devem contar histórias plurais, busca-se aqui entender como elas devem ser comunicadas e ressignificadas na perspectiva do grupo do projeto. A sua análise do museu da Fábrica Leal Santos de Rio Grande é valiosa para tanto (Nery, 2017).

Nessa análise, é destacado o valor documental dos objetos museais, tidos como pontes ou vestígios que auxiliam a compreender o passado e também o presente. É descrita e ilustrada a exposição desses objetos junto a imagens e textos em vitrines e painéis. Sem detalhar, há uma menção a um possível estímulo sensorial promovido com a degustação dos biscoitos Leal Santos. Além disso, são descritas reações de visitantes, mas sem explicitar possíveis atividades dialógicas de medição:

> Nesse espaço é possível observar a musealização e a patrimonialização da história industrial da cidade: olhares atentos e curiosos aos objetos que são expostos com cuidado para preservar sua integridade. Poucos minutos na exposição e é possível observar jovens e crianças se deparam, em grande maioria, pela primeira vez com lugares que hoje são lojas comerciais ou ruínas, e passam a conhecer a origem e história desses locais. Outros se empolgam ao visualizar objetos das famosas fábricas que tanto ouviram seus pais e avós falarem (Nery, 2017, p.79).

Apesar da comunicação desse patrimônio ser relevante e das reações do público poderem ser legítimas, ressente-se aqui a ausência de uma análise consistente sobre mecanismos sensíveis e cognitivos que, efetivamente, poderiam mediar e levar o público a refletir e relacionar o passado e o presente, vindo assim a ressignificar o que é exposto. Em certo sentido, correndo o risco de equívocos por falta de maiores informações, entende-se que a ação educativa nessa exposição é reduzida à comunicação e que a passagem para estágios superiores de reflexão é tomada como espontânea e natural, aos moldes das visões tradicionais de ensino:

> A partir dos objetos, os visitantes podem fazer conexões com as relações de trabalho nos dias de hoje, e formular um pensamento crítico entre outras formas de apropriação que os acervos museológicos, principalmente os expostos, despertam nos indivíduos (Nery, 2017, p.83).

Essa é uma contradição comum em diversas práticas de educação patrimonial, que ora incorporam dinâmicas que buscam engajar ativamente os participantes, ora reproduzem o ensino tradicional cujo alcance pode ser questionado (Lafolga; Costa, 2024).

Apesar dessa exposição aparentemente não explorar estímulos sensoriais da comunicação do patrimônio, deve-se ainda observar que em artigo de 2023 o grupo exalta a importância destes na constituição da memória, bem como na sua comunicação e ressignificação, à exemplo da experiência da exposição “Perfumes de Nantes: cheirar, ver e ouvir a cidade de ontem e de hoje” de 2011 (Ferreira; Nery, 2023).

De mapas e memórias

O mapa virtual do projeto revela uma valiosa documentação sobre o passado industrial de Rio Grande, sendo fruto de uma consistente pesquisa e derivando dele uma análise das relações entre os usos ligados ao universo fabril e transformação da cidade (Nery; Ferreira, 2023; Nery, 2021b). No entanto, não são discutidos os conflitos territoriais dessas transformações no passado e presente, o que poderia ser explorado como

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.

"gatilho" motivador para discussões patrimoniais, especialmente junto aos afetados pelos conflitos atuais. Por outro lado, esse mapa, combinado com o trabalho sobre a memória, tem valor pelo seu potencial de revelar quais espaços que, por estarem mais impregnados na memória coletiva, poderiam merecer maior atenção de políticas públicas, debates e ações de educação patrimonial[8].

Essas memórias, por sua vez, ganham maior ênfase na produção do grupo do projeto (Nery; Ferreira, 2023; Ferreira; Nery, 2023; Nery, 2021b). Nela, a memória operária é destacada como uma dimensão imaterial, vivida e sensível do patrimônio. Seu estudo é defendido por revelar camadas simbólicas e identitárias da vida ao longo do tempo e por dar às pessoas um papel ativo no contar a sua própria história, histórias essas invisibilizadas e objetivadas, o que, segundo as autoras, é próprio do sistema capitalista (Nery; Ferreira, 2023; Nery, 2021b).

Os estudos revelam instâncias de satisfação, conflitos e resistências em relação ao trabalho fabril. No primeiro caso, são destacadas redes de sociabilidade e solidariedade, relações interpessoais construídas dentro e fora das jornadas de trabalho, envolvendo partilhadas de saberes entre familiares e a construção de laços de amizade. Também são revelados sentimentos de prestígio e de distinção pelo trabalho digno e/ou pelas competências e saberes envolvidos. Por outro lado, são mencionados conflitos, como ausências de vínculo empregatício formal, condições insalubres ou desconfortáveis de trabalho, acidentes, vigilâncias, preconceitos e discriminações. Em reação a isso, as memórias também dão luz a associações e mobilizações trabalhistas, como as sindicais (Nery; Ferreira, 2023; Nery, 2021b). A análise revela, enfim, "a complexa relação que a cidade do Rio Grande tem com o seu passado e patrimônio industrial, e suas **tensões**" (Nery, 2021b, p.9 – destaque das autoras).

Entre lembranças boas e ruins, a análise entende que a memória é continuamente atualizada nas narrativas, ora iluminando, ora ofuscando certos aspectos. Uma dualidade memorial e identitária é revelada, fazendo dos patrimônios industriais "simultaneamente, espaços de dor e de saudade, de desenvolvimento e de violências" (Nery; Ferreira, 2023, p.32). Como já referido, esses sentimentos seriam condicionados pelas crises econômicas vividas pela cidade, onde a falta de oportunidades no presente leva à valorização do passado como um símbolo de prosperidade, desenvolvimento e riqueza (Nery, 2021b).

A análise explicita um claro posicionamento crítico das autoras e, pelo rigor de suas abordagens quantitativas e qualitativas, possuem grande valor. No entanto, mais uma vez, se ressente da ausência de prospecção sobre o enfrentamento das crises atuais a partir da ressignificação das lutas e resistências do passado.

Das caminhadas

As caminhadas guiadas do Caminho Fabril são divulgadas em redes sociais, onde interessados podem se inscrever mediante preenchimento de um formulário, sendo as vagas limitadas. Após a confirmação da inscrição, os participantes são incluídos em um grupo de mensagens instantâneas, no qual recebem instruções detalhadas sobre a atividade, além de uma introdução à história fabril da cidade. Em certo sentido, essa introdução pode já ser considerada como parte da ação educativa, ainda que centrada na simples informação.

8 Esse argumento se depreende de uma das questões da pesquisa – "Quais, dentre os diversos estabelecimentos fabris existentes, apresentam maior persistência na memória coletiva?" (Nery; Ferreira, 2023).

Figura 3 - Caminhada guiada do Projeto Caminhos Fabris. Rio Grande. 2024. Fonte: Das autoras.

As caminhadas do projeto percorrem diferentes bairros de Rio Grande. Centra-se aqui na análise da caminhada que envolve o percurso entre a Rua Aquidaban e a Avenida Portugal, especificamente a realizada no dia 27 de outubro de 2024, às 10h, envolvendo a participação de uma das autoras deste trabalho. (Figura 3)

A atividade foi conduzida por uma historiadora que, ao longo do percurso, destacou pontos de interesse previamente definidos, em sua maioria possíveis patrimônios edificados fabris. Sem mencionar conflitos na preservação desse patrimônio, em cada ponto, foram apresentados dados históricos - datas de fundação, proprietários, atividades desenvolvidas e produtos fabricados -, bem como foi feita uma breve contextualização de trajetórias. Destaca-se, que essa mediação foi enriquecida com a exibição de fotografias e objetos de época dos pontos de interesse, como se deu com embalagens e latas pertencentes à antiga Fábrica Leal, Santos & Cia, hoje sede da Unimed e ponto de partida do percurso. Além disso, foram apresentados registros de memórias ligadas aos edifícios, provenientes do projeto de pesquisa.

O padrão predominante de mediação foi centrado na comunicação da historiadora de dados prontos sobre o patrimônio local. Os participantes não foram mobilizados a participar ativamente da atividade, quer acionados por questões prévias que poderiam dar a eles sentidos reflexivos à experiência posterior, quer contemplados com espaços para a partilha de concepções próprias de patrimônio, sensações e reflexões ao longo do caminho. Por outro lado, observa-se que a interação direta com os referidos materiais históricos das fábricas promoveu uma maior imersão no contexto, já que o estado atual das edificações muitas vezes dificulta estabelecer relações entre o seu presente e passado. A julgar pelos inúmeros registros fotográficos dos participantes, essa prática foi capaz de mobilizar sensações e afetos.

Destaca-se ainda que o deslocamento em grupo despertou a atenção de moradores locais e transeuntes, o que pode evidenciar a potência da performance da caminhada para afetar não só seus participantes. Ilustra isso a aproximação imprevista de um morador que compartilhou memórias transmitidas por seu avô sobre as tropas de gado abatidas nas fábricas locais. O som do trote dos animais, segundo ele, constituía uma memória afetiva. Essa partilha, em algum grau, foi usada para refletir sobre os papéis da memória, incluindo a memória sonora, na constituição de uma identidade e de um patrimônio imaterial. Não houve, contudo, incentivos para uma maior interação com o

morador, o que poderia ampliar os relatos e subsidiar maiores reflexões. Por outro lado, aquele momento dava pistas de um possível modo de envolver e dar protagonismo à comunidade local no próprio projeto: moradores poderiam atuar como narradores de suas memórias ao longo da caminhada; se capacitados, eles poderiam até ser os próprios mediadores dessa atividade. Isso poderia representar uma maior participação social e a promoção da autonomia dos moradores, bem poderia oportunizar aos participantes o contato com uma história viva.

Ao final da caminhada, os participantes foram convidados a responder voluntariamente questões sobre possíveis mudanças na percepção e valorização do patrimônio industrial. Embora esse procedimento assuma um caráter reflexivo, ele ainda se centra em uma abordagem individual, carecendo de espaços de partilhas e reflexões coletivas que favoreçam a co-produção de um conhecimento crítico sobre o patrimônio vivenciado.

A caminhada vivenciada, portanto, em grande parte reproduz práticas da educação tradicional: estrutura-se a partir de um percurso e edifícios pré-definidos, centra-se na ação de um especialista e posiciona participantes como ouvintes-observadores. Essa abordagem, embora eficiente e relevante para a difusão do conhecimento histórico, limita a construção de processo dialógicos, problematizadores e críticos que possam conduzir à ressignificação do patrimônio e à atuação sobre ele. Por outro lado, incorre no risco de levar à museificação do espaço urbano e à espetacularização da própria atividade.

Considerações Finais

A análise do projeto Caminho Fabril revela uma valiosa produção de conhecimento relativa ao patrimônio industrial de Rio Grande. Apoiada em consistentes pesquisas, o projeto se desdobra em reflexões de onde se destacam memórias operárias. Esse foco converge com enunciados teóricos que defendem a desestabilização de um patrimônio hegemônico e a democratização da cultura.

Ao ser articulado com um projeto de extensão, contudo, o Caminho Fabril passa a lidar com os desafios de divulgar essa produção junto à sociedade por meio de práticas de educação patrimonial. Para tanto, recorre a um mapa interativo e uma interface colaborativa sobre memórias operárias disponíveis em seu *website* e a caminhadas educativas.

Na análise desses instrumentos, destaca-se a sua abertura para a participação comunitária, como no inventário das memórias operárias que traz consigo uma forma de diálogo e de promoção da autonomia dos sujeitos para contar suas próprias histórias. Por outro lado, destaca-se também limitações do projeto para sustentar uma abordagem problematizadora sobre os destinos do patrimônio, centrando-se em documentá-lo e comunicá-lo em seu passado. Isso se evidencia em algumas das produções científicas do projeto, na apresentação dele em seu *website* ou na interação com com suas interfaces interativas e colaborativas. O mesmo é observado nas caminhadas, em que a mediação se estrutura predominantemente na exposição de especialistas sobre um passado industrial que não é problematizado a partir dos conflitos do presente e/ou ressignificado a partir das concepções, percepções e sensações dos participantes.

Entre potencialidades e limitações, entende-se que as intencionalidades educativas do projeto exigem aprimoramentos, ao menos na perspectiva de vir a sustentar uma educação humanista e libertadora. Hipoteticamente, os seus entraves envolvem dimensões de concepções didático-pedagógicas, de domínios da mediação cultural presencial e em ambientes virtuais e de falta de recursos humanos e financeiros para qualificar as interfaces em seu website e as dinâmicas em suas caminhadas. Essas são questões a serem tratadas em entrevistas com as integrantes do projeto, o que ainda se pretende fazer na pesquisa em que esse estudo se insere.

O que se apresenta aqui é, portanto, uma análise preliminar que, de modo algum, desmerece a grande relevância do projeto Caminho Fabril, especialmente no que se refere ao resgate de memórias operárias invisibilizadas. Espera-se, contudo, que os apontamentos aqui traçados subsidiem o aprimoramento de suas práticas, assim como a de outras ações de educação patrimonial em contextos pós-industriais.

Referências

CERDERA, F. Materialidade, Exposição e Mediação Cultural. In: Anais do III Congresso Internacional e Interdisciplinar em Patrimônio Cultural: Experiências de Gestão e Educação em Patrimônio. *Anais* ... Porto, s/p. 2021. Disponível em: https://www.ciipc2020.rj.anpuh.org/resources/anais/13/ciipc2020/1624071055_ARQUIVO_bda5f622ca4195b4ffbd88fd10d1c786.pdf. Acesso em: 18 jun. 2022.

CF - Caminho Fabril. *Projeto de extensão Caminho Fabril: patrimônio industrial da cidade do Rio Grande*, Rio Grande, n.d. Online. Disponível em: https://caminhofabrilrg.wixsite.com/site. Acesso em: 03 jan. 2023.

CHAUÍ, M. *Cidadania cultural. O direito à cultura*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2006.

CLÉMENT, G. Manifesto da Terceira Paisagem. *Paisagem Textos,* São Paulo, v. 4, n. 1, ago. , p. 10-46, 2019.

COSTA, A. E. Uma Vila e uma Exposição Participativa: mediação de um discurso estético-ético-político. In: Anais do Encontro Nacional da Associação de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: Encruzilhadas – convergências e dispersões. *Anais* ... Rio de Janeiro, s/p. 2025. Disponível em: https://www.even3.com.br/anais/enanparq8/842138-uma-vila-e-uma-exposicao-participativa---mediacao-de-um-discurso-estetico-etico-politico/. Acesso em: 10 fev. 2025.

COSTA, A. E. Entre cervejas e hubs: reabilitação patrimonial em Lisboa. *Revista Pós FAU-USP*. São Paulo, v. 28 n. 53, pp, 1-13, 2021. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/185117. Acesso em: 04 jun. 2022.

COSTA, A. E. O “Belo” e o “Bom” em Lisboa. Notas sobre parques hortícolas, hortas espontâneas e práticas artísticas. *Revista Cidades, Comunidades e Territórios*. 43, pp, 66-84, 2021. Disponível em: https://journals.openedition.org/cidades/4755. Acesso em: 18 jun. 2022.

DE CERTEAU, M. *A Invenção do Cotidiano – Artes de Fazer*. Petrópolis: Vozes, 1998.
FERREIRA, M. L. M.; NERY, O. S. Paisagens sonoras: memórias de uma cidade fabril (Rio Grande, RS - 1950-1970). *Revista de História*. n. 182, pp, 1-30, 2023. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/200732. Acesso em: 18 jun. 2024.

LAFOLGA, M.; COSTA, A. E. Educação patrimonial em iniciativas universitárias: caminhos e caminhadas. In: XXV ENPÓS - Encontro de Pós-graduação, Pelotas, 2024, *Anais* ... Pelotas: Pró-reitoria de Pós-graduação e Pesquisa, 2024, s/p (no prelo)

MACHADO, T. G. *Projeto expográfico interativo: Da adoção do dispositivo à construção do campo da interatividade,* 2015. 252f. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

MIZOGUCHI, D. H. Experiência e narrativa: artefatos políticos de pesquisa. *ECOS.* v 5, n. 2, pp, 200-208, 2015. Disponível em: http://www.periodicoshumanas.uff.br/ecos/article/view/1352. Acesso em: 07 abr. 2022.

NERY, O. S; FERREIRA, M. L. M**.** Percursos entre Memórias do Trabalho e Patrimônios Industriais (Rio Grande/Rs). ***História e Cultura.*** v. 12 n. 1, pp, 15-42, 2023. Disponível em: https://ojs.franca.unesp.br/index.php/historiaecultura/article/view/3830. Acesso em: 18 jun. 2024.

NERY, O. S.; FERREIRA, M. L. M. A Digital Industrial Path Record of Rio Grande, Brazil. *TICCIH Bulletin,* n. 93, pp, 1-33, 2021. Disponível em: https://www.academia.edu/52654519/A_DIGITAL_INDUSTRIAL_PATH_RECORD_OF_RIO_GRANDE_BRAZIL. Acesso em: 18 jun. 2024.

NERY, O. S. Biscoitos históricos: a musealização da Fábrica Leal Santos – Rio Grande/RS. *Faces da História*, v. 4, n. 1, p. 73–89, 2017. Disponível em: https://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/article/view/405. Acesso em: 22 fev. 2025. Acesso em: 18 jun. 2024.

NERY, O. S. A musealização do patrimônio industrial no Museu da Cidade do Rio Grande/RS. *Historiae.* v. 12 n. 1, pp, 171-192, 2021a. Disponível em: https://periodicos.furg.br/hist/issue/view/810. Acesso em: 18 jun. 2024.

NERY, O. S**.** Memórias Industriais: Narrativas do Patrimônio Industrial da Cidade do Rio Grande/RS. *Diálogos. 6*, p. 31–54, 2021b. Disponível em: https://dialogosuntl.com/index.php/revista/article/view/14. Acesso em: 18 jun. 2024.

NITO, M. K.; SCIFONI, S. O patrimônio contra a gentrificação: a experiência do inventário participativo de referências culturais do Minhocão. *Revista do Centro de Pesquisa e Formação***,** n. 5, p. 38-49, 2017. Acesso em: 30 mar. 2023.

ROSA R. E.; SOTO, W. H. G. Conflito Socioambiental e Contradições do Espaço Social**:** o caso do polo naval de Rio Grande/RS. *Caderno CRH*, 28 (75), pp, 607-622, 2015. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ccrh/a/myD77K4grQvMqrCBny3Yq3k/. Acesso em: 27 jan. 2024.

RUY, A. T.; ALMEIDA, R. H. Museificação territorial: fundamentos de um conceito. *Revista Cidade, História e Cultura,* 22, pp, 1-22, 2020. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rbeur/a/MpmgdKPvzhgcFYzgr7dbBvG/#:~:text=Nessa%20mesma%20dire%C3%A7%C3%A3o%2C%20Jacques%20(2008,conferir%20import%C3%A2ncia%20%C3%A0s%20culturas%20existentes. Acesso em: 27 jan. 2024.

SANTIAGO, R. P. *Memória e Patrimônio Cultural e Ambientes Virtuais.* 2007. 146f. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. *Terrain Vague.* Barcelona: Gustavo Gilli, 1995.

OCHOA. A. R. Dinâmicas de Crescimento em metrópoles Portuárias. tensões a oriente da Cidade de Lisboa. *On the Whaterfront,* n. 7, p. 30-41, set. 2005. Disponível em: https://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/217110 . Acesso em: 15 fev. 2020.

WENDELL, N. *Estratégias de Mediação Cultural para a Formação de Público.* Salvador, Fundação Cultural do Estado da Bahia. n.d. Disponível em: https://pt.scribd.com/document/361518467/Estrategias-de-Mediacao-Cultural-Ney-Wendell. Acesso em: 15 fev. 2025.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE SOBRAL
História e Memória

SOBRAL'S INDUSTRIAL HERITAGE
History and Memory

Cauê Oliveira Aguiar Sousa[1] e Telma Bessa Sales[2]

Resumo
Este trabalho procura refletir o tema do Patrimonial Industrial à luz do campo de conhecimento da História. Articula conceitos chaves como Memória e História, dialogando com as ideias de Pierre Nora e Jacques Le Goff buscando uma constituição da historiografia das cidades. Trata-se da cidade de Sobral no Ceará, situando as memórias, as experiências e as vivências dos trabalhadores da antiga fábrica de tecidos como parte do Patrimônio Cultural de bem Industrial. Trazendo as memórias dos trabalhadores fabris, seu maquinário e seus saberes-fazeres, apresenta uma tentativa da escrita da História de Sobral em relação inseparável com as experiências da classe trabalhadora num contexto de debate com outras narrativas de obras memorialísticas produzidas pela intelectualidade eclesiástica da cidade, além de políticos e empresários da região. A metodologia do estudo busca dialogar com diversas fontes como narrativas orais, fotografias.
Palavras-chave: história, memória, patrimônio industrial.

Abstract
This work seeks to reflect the theme of Industrial Heritage in the light of the field of knowledge of History. It articulates key concepts such as Memory and History, dialoguing with the ideas of Pierre Nora and Jacques Le Goff, seeking a constitution of the historiography of cities. The city of Sobral in Ceará, situating the memories and experiences of the workers of the old textile factory as part of the Cultural Heritage of Industrial Property. Bringing the memories of the factory workers, their machinery and their know-how, it presents an attempt to write the History of Sobral in an inseparable relationship with the experiences of the working class in a context of debate with other narratives of memorialistic works produced by the city's ecclesiastical intelligentsia, as well as politicians and businessmen from the region. The study's methodology seeks to dialog with various sources such as oral narratives and photographs.
Keywords: history; memory; industrial heritage.

1 Discente do Curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú, bolsista do Programa de Iniciação Científica financiado pela Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (*FUNCAP*).
2 Doutora em História pela Pontifícia Universidade de São Paulo, mestra em História pela Pontifícia Universidade de São Paulo e graduada em História pela Pontifícia Universidade de São Paulo, professora ADJUNTA do Curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú.

Introdução

O Patrimônio Industrial inscreve-se como tema de pesquisa no campo da História e tem elevado as discussões acerca dos *Mundos do Trabalho*, do Patrimônio material e imaterial, da escrita histórica e dos diversos sentidos que estão ligados aos vestígios industriais deixados pelo tempo. Na História, o Patrimônio Industrial tem se destacado por gerar problemáticas e metodologias de trabalho científico que preocupam-se com a atividade dos homens e mulheres durante o processo de revolução industrial que o Brasil tem sido palco desde o final do século XIX e, primordialmente, no século XX. Nesse estudo, há uma tentativa de pensar o Patrimônio Industrial sob a direção de dois conceitos-chave para a historiografia: História e Memória. Os autores Pierre Nora e Jacques Le Goff possuem trabalhos notáveis acerca desses conceitos e pensando-os em conjunto com o Patrimônio Industrial, a ideia é traçar caminhos para a escrita da História das cidades, especificamente, a cidade de Sobral no Norte do Ceará, através das memórias e experiências dos trabalhadores fabris. Escrever Histórias a partir do ponto de vista de pessoas desconhecidas e anônimas que ajudaram a construir a cidade e que possuem um contraponto à História oficial das cidades e das urbes.

Pensando na ampliação de análises e na riqueza de debates, além dos trabalhos históricos produzidos por memorialistas ou clérigos, esse estudo reflete e propõe uma escrita da história cada vez menos centrada em figuras influentes e/ou em mitos de origens, problematizando a relação entre História e Memória, e, reclama a posição crucial que o Patrimônio Industrial possui para a (re)construção historiográfica.

Patrimônio Industrial: uma conceituação

O tema do Patrimônio Industrial tem gerado alguns debates e reflexões acerca da cultura material e imaterial dos espaços urbanos. Essa temática começa a ser trabalhada no contexto europeu com a destruição e descaracterização dos antigos prédios industriais no pós Segunda Guerra Mundial, o que trouxe à luz a necessidade de um debate conceitual e atuante para a identificação e preservação desses espaços. No Brasil, o tema chegou nas últimas décadas do século XX, quando de fato, os estudos científicos das ciências humanas sejam da História, da Antropologia ou da Geografia passaram a preocupar-se e estudar os vestígios materiais e imateriais do processo industrial.
Segundo Berenstein Azevedo

> O estudo e a investigação do patrimônio industrial no Brasil iniciam-se antes da difusão da disciplina de arqueologia industrial no país, que ocorreu durante a década de 1970. Pode-se se dizer, porém, que as pesquisas e a preservação do patrimônio industrial no Brasil são ainda incipientes, e seu campo teórico, metodológico e prático para o conhecimento sobre o patrimônio industrial está ainda disperso em esforços isolados e pouco difundidos (Azevedo, 2010, p.18).

Azevedo lembra que os estudos iniciam-se na década de 1970, considerando que em 1964, o *IPHAN* tombou o conjunto formado pelos remanscentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, no município de Iperó em São Paulo, o que trouxe à luz uma curiosidade em relação a essa temática. Esse tombamento é um marco para o Patrimônio Industrial no Brasil, revelando uma preocupação inicial com os vestígios industriais, porém, esse tombamento também marcou uma espécie de tardeamento para o tombamento e o reconhecimento de espaços como sendo de origem industrial.

De fato, esse tardeamento se prolongou por muitas décadas, sendo apenas em 2003 que a primeira carta patrimonial do Patrimônio Industrial foi produzida pelo *TICCIH*, criado em 1978. A demora para uma carta e um protocolo para o tombamento e a preservação do Patrimônio Industrial ocorre apesar de, na Europa, esses processos e os estudos científicos acerca dos vestígios materiais da indústria já estarem se alastrando e tomando forma. Azevedo ainda reclama a posição do Patrimônio Industrial como pertencente ao Patrimônio Cultural devido ao seu valor para o registro das vidas de homens e mulheres que trabalhavam nas indústrias.

Essa demora e o tardeamento acontecem ao tempo também que os debates acerca da conceituação do que seria Patrimônio Industrial estão em ebulição em diversos campos do conhecimento, gerando discussões fervorosas e conceitos os mais variados.

Cristina Meneguello apresenta o conceito de Patrimônio Industrial pensando três linhas de argumentos para uma conclusão conceitual: o que concerne à memória, aos bens materiais e à dimensão arquitetural dos antigos prédios. À memória, afirma:

> é importante considerar a dimensão da preservação da memória do trabalho e dos trabalhadores, incluso o conhecimento de técnicas e rotinas de produção, de organização e de sociabilidade, dentro e fora do espaço de produção. A indelével associação entre os espaços de trabalho e as memórias dos trabalhadores incide também na dimensão imaterial da experiência industrial (os saberes, as rotinas de trabalho, as práticas cotidianas), também em veloz processo de desaparecimento (Meneguello, 2011, p.1819).

Ao que concerne aos bens materiais, Meneguello remete-se

> aos acervos ligados ao patrimônio industrial, sejam os documentais, sejam os que incluem maquinário, ferramentas, peças de reposição, instrumentos de precisão, manuais e revistas técnicas especializadas, estendendo-se até acervos artísticos que representam a atividade industrial a partir de fins do século XIX (quadros sobre a presença da indústria nos arrabaldes das cidades ou vitrais e painéis presentes nos próprios edifícios fabris de administração) (Meneguello, 2011, p.1820).

E, por fim, àquilo que interessa à dimensão arquitetural, Meneguello aborda aos

> bens edificados como a prova mais evidente e sensória da importância da indústria em dados períodos históricos. O desmantelamento de edifícios e galpões industriais, oficinas, matadouros, armazéns, linhas férreas e estações de trem, gasômetros, moinhos e fiações, seja pela falta de critérios de valorização por parte dos órgãos oficiais de preservação - que ainda relutam em conceder valores indiscutíveis a esse tipo de bem - seja pela força da especulação imobiliária que centra sua atenção nas rentáveis áreas hoje centrais que esses bens ocupam, fazem do patrimônio industrial um problema urbano em larga escala (Meneguello, 2011, p.1820).

Nessa incursão para uma definição do que é Patrimônio Industrial, conclui-se que todas essas dimensões estão corretas e que a articulação entre elas seria o que define o Patrimônio Industrial, que pode ser material e imaterial, o que concerne à memória, à materialidade e ao aspecto arquitetônico. Com o objetivo de produzir conhecimento histórico do passado, o Patrimônio Industrial está atravessado por essas três linhas de argumentos e outras mais, assim como o compromisso político que interliga as linhas de argumentos. Ou seja, o Patrimônio Industrial é tudo aquilo que remete à indústria, ao mais simples vestígio da cultura industrial que perpassou o seu tempo histórico e chegou até o presente. Ainda pensando com a produção de Meneguello, em que há-se uma discussão acerca da preservação, a autora afirma ainda que

> Inventários sistemáticos e alicerçados na arquitetura, na história, na arqueologia e também nos interesses afetivos e imateriais que circundam os edifícios podem efetivamente permitir avaliar o valor e o papel que estes bens têm para as comunidades e para além das comunidades, e permitir ou não a sua permanência (Meneguello, 2011, p.1832).

Neste trecho, a autora conclui esse atravessamento do Patrimônio Industrial: a Arquitetura, História, Arqueologia, etc. fazem parte do Patrimônio Industrial e permitem considerar o valor que os mais diversos vestígios industriais têm para as comunidades que são tocados por eles, assim como permitem considerar o que deve permanecer ou não como objeto de vestígio histórico industrial.

No debate acerca da conceituação do Patrimônio Industrial o que nos concerne nesse trabalho está no texto de Meneguello: os interesses afetivos e imateriais que circundam os edifícios industriais. É nesse imbricamento que a História e a Memória entram em contato, considerando as memórias dos trabalhadores, seus afetos e em como essas atribuições podem gerar material e fonte para a produção historiográfica. É nessa batalha, que entra em cena a memória coletiva e social, a disputa pelas memórias e pelas histórias, às quais os trabalhadores fabris foram privados de acessá-las, pautando suas experiências na constituição de uma historiografia da cidade de Sobral no Norte do Ceará.

História e Memória

História e Memória são dois elementos inseparáveis e, ao mesmo tempo, opostos, a utilização da memória como instrumento fundamental da História trouxe, durante os séculos precedentes à *Escola dos Annales* e a chamada *Nova História*, uma historiografia memorialística, com ênfase na identidade nacional e no nacionalismo, excluindo da equação a pluralidade social, étnica, econômica que construiu os Estados-nações, ausentes da escrita histórica.

Com a *Revolução Historiográfica de 1930*, a História das Mentalidades dedicou-se a pensar a função da memória dentro dos estudos históricos e as contribuições que podem gerar uma utilização da memória de maneira crítica. A relação entre História e Memória passou, mais do que nunca, a ser vista como relação de opostos, a História crítica, racional, problematizadora e científica, enquanto a Memória está no campo da vida, da mudança, algo sempre atual, vivida no presente, vulnerável a qualquer tipo de esquecimento e apagamento (Nora, 1993, p.9).

Pierre Nora conceitualiza o que ele chama de *Lugares de Memória* em um intento de preservar a memória coletiva. Esses lugares podem ser tanto físicos quanto de expressões populares, desde que guarde memórias, experiências e identidades. A reflexão de Pierre Nora com os lugares de memória representam uma preocupação cada vez maior com a preservação e o reconhecimento das memórias, levando em conta a globalização e a acelaração do mundo contemporâneo como ameaçador para a Memória e que os lugares de memória seriam responsáveis por resguardar fisica e simbolicamente as identidades mais diversas exercitadas pela Memória.

Distingue Memória e História. A primeira seria como experiência viva e subjetiva, capaz de sofrer transformações, bem como ser esquecida e passar por crises, como a que sofre no mundo contemporâneo, globalizado.

> Ainda mais: é o modo mesmo da percepção histórica que, com a ajuda da midia, dilatou-se prodigiosamente, substituindo uma memória voltada para a herança de sua própria intimidade pela pelicula efêmera da atualidade (Nora, 1993, p.8).

Com o avanço dos diversos tipos de tecnologias, desde a televisão à internet, a aceleração pela qual os sujeitos passam, seus cotidianos e rotinas sendo atravessados pela pressa da contemporaneidade, a Memória entra em risco e, portanto, preservar e resguardar essa Memória torna-se atividade inadiável. A memória coletiva ao correr risco, ameaça o ofício do historiador, sendo ela um processo ativo de identificação entre as comunidades, mas um elemento fundamental para a operação historiográfica. A História, pelo contrário, demanda senso e investigação crítica, capaz de perceber na Memória um artefato valioso para a sua constituição, a História, diferente da Memória, não é vivida no presente, é sempre uma reconstituição do que já passou, por vezes incompleta.

> A história, ao contrário, pertence a todos e a ninguém, o que lhe dá uma vocação para o universal.
> A história só se liga às continuidades temporais, às evoluções e ás relações das coisas. A memória é um absoluto e a história só conhece o relativo (Nora, 1993, p.9).

Segundo Nora, a Memória é sempre suspeita para a História, esta tenta a todo custo tratar aquela com criticidade. Jacques Le Goff apresenta um percurso histórico do que foi e do que é a Memória, desde a *Antiguidade* até o tempo presente, defendendo a utilização desses dois elementos para a constituição de uma historiografia composta de múltiplas temporalidades e que valorize a pluralidade cultural, étnica e social. Nora não dispensa essa possibilidade, mas Le Goff trata-a com o cuidado que é devido quando se aborda algo tão complexo como as memórias e as histórias. Le Goff introduz algo que até aqui pouco se falou diretamente: o esquecimento. Involuntário e voluntário, o esquecimento também é parte constituinte da Memória e ocorre na luta pela Memória, pela História uma política sempre adotada em qualquer tempo histórico por parte daqueles que objetivam tornar-se senhores de seu tempo.

> Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva (Goff, 1990, p.368).

Percebe-se que se tornar senhores da memória e do esquecimento é tarefa essencial para aqueles que buscam dominar e subjugar os demais sujeitos, o que vemos presentes na constituição historiográfica de nossas comunidades e cidades. Sempre revertidas de um mito de origem, atravessadas pelos grandes hérois e personagens, as produções historiográficas contemplam timidamente, àqueles que foram, intencionalmente, a partir da vitória dos senhores da memória e do esquecimento, esquecidos. É nessa tarefa que o Patrimônio Industrial pode encontrar campo fértil e trabalhar numa (re) constituição da historiografia a partir da memória coletiva das comunidades, sobretudo, em tempos que a Memória está ameaçada, que é preciso preservar e resguardar a partir dos *Lugares de Memória* valorizando a pluralidade e diversidade.

> Mas não podemos esquecer os verdadeiros lugares da história, aqueles onde se deve procurar, não a sua elaboração, não a produção, mas os criadores e os denominadores da memória coletiva: ‘Estados, meios sociais e políticos, comunidades de experiências históricas ou de gerações, levadas a constituir os seus arquivos em função dos usos diferentes que fazem da memória” (Goff, 1990, p.408).

A Memória faz parte de uma luta pelo reconhecimento, pela vida, pela sobrevivência e pelo direito à História e, portanto, o Patrimônio Industrial com seu dever social e político, sobretudo, de ferramenta para o conhecimento do passado, acessa os mais diversos níveis da Memória, seja através das experiências vividas dos trabalhadores aos seus materiais físicos que ajudaram a construir uma cultura industrial e uma cidade desenvolvida.

Patrimônio Industrial de Sobral e a historiografia da cidade

A cidade de Sobral no norte do Ceará, localizada há cerca de 230km da capital Fortaleza, possui uma história centenária, materalizada pelo centro histórico tombado desde 1999 pelo *IPHAN*. O centro histórico compreende, aproximadamente, 1.200 imóveis, os casarões dos séculos XVIII, XIX e XX que marcam visualmente a cidade e chamam atenção de turistas e moradores pela robustez e a reminiscência histórica que os espaços trazem. Além dos casarões, a cidade possui igrejas centenárias, de dimensões arquitetônicas impressionantes e que não passam despercebidas aos olhos dos sujeitos. A escrita da história da cidade tem se baseado nos casarões e em seus proprietários, demonstrando a desigualdade socio-econômica e o esquecimento da pluralidade de sujeitos que compõem a cidade.

> A cidade de Sobral se formou no século XVIII, às margens do Rio Acaraú, a partir da Fazenda Caiçara, e ainda no século XVIII, ultrapassou seus limites originais. A historiadora Glória Giovana, afirma que Sobral era “espaço privilegiado por sua posição geográfica: entroncamento dos caminhos que levavam os viajantes ao Piauí e Maranhão e proximidade dos portos de Acaraú e Camocim e das serras da Ibiapaba, Meruoca e Jordão” (Pinto, 2023, p.30).

A Fazenda Caiçara tinha como proprietário o Cap. Antônio Rodrigues de Magalhães, o território foi “descoberto” através das expedições colonialistas no Ceará, uma missão de reconhecimento da Ribeira do Acaraú foi intentada em 1697 chefiada por Félix da Cunha Linhares. (ROCHA, 2003, p.26) A narrativa da história de Sobral está baseada nesses fatos e durante o período do século XX, a escrita dessa história foi feita por diversas autoridades da região, entre eles o bispo Dom José Tupinambá da Frota, o Pe. Francisco Sadoc e famílias influentes como a família Mont’Alverne. Contudo, essas personalidades deixaram **vácuos e esquecimentos em suas obras criando uma história memorialística centrada na elite e nos grandes personagens e acontecimentos.**

> Ao se pensar a História de Sobral por meio das edificações de igrejas e de casarios constatamos que esta é uma das cidades que, de fato, preserva e desenvolve uma política de educação cultural como uma das marcas das gestões governamentais ao longo dos anos (Sales, 2019, p.107).

Pensar a História de Sobral por meio dos casarões e igrejas leva a considerar que a preservação patrimonial, desde o tombamento pelo *IPHAN* em 1999, tem tido sucesso exemplar para resguardar as memórias desses espaços. Porém, essa História ficou enclausurada somente nos casarões e igrejas, resguardou apenas as memórias de elites que trabalharam para se tornarem senhores da memória e do esquecimento. Vê-se a necessidade da escrita da História de Sobral articulando outros espaços e outras memórias, logo, o Patrimônio Industrial surge como possibilidade concreta para esse trabalho. Desde o final do século XIX, começou-se um processo industrial intenso, a partir da chegada da Fábrica de Tecidos Ernesto Deocleciano[3], responsável por mudar as estruturas sociais, econômicas, espaciais da cidade.

> Foi fundada em 1895 por dois sócios, Ernesto Deocleciano de Albuquerque, cearense, nascido em Aracati, mas residindo em Sobral, exportador e beneficiador de algodão, e Cândido José Ribeiro, industrial do ramo Têxtil no Maranhão. A fábrica demorou três anos para ficar pronta, iniciando sua produção com maquinário importado da Inglaterra. Fabricava tecidos de algodão cru, sacos de algodão, redes de dormir de novelo e pluma de algodão (Pinto, 2023, p.33).

Com isso a Revolução Industrial é instaurada na cidade e com isso, a transformação para uma sociedade dentro do campo da industrialização que traz inovações importantes, desde o maquinário importado da Inglaterra ao trabalho fabril e a construção de uma cultura industrial[4].

Entre os anos 1914 e 1921, outra indústria é instalada em Sobral: a Companhia Industrial de Algodão e Óleo (*CIDAO*). De acordo com Rebeca Pinto "a *CIDAO* vem com o objetivo principal de extrair o Óleo do Algodão, da Mamona e da Oiticica, exportando via porto de Camocim para o exterior, e fazendo, assim com que os produtos fossem valorizados e consumidos em grande escala" (Pinto, 2022, p.38).

Surge, então, a necessidade do escoamento da produção das fábricas e as ferrovias passam a exercer papel fundamental na industrialização, através dos portos de Camocim e Acaraú. O escoamento dos produtos através dos trilhos dos trens torna-se atividade crucial para o desenvolvimento industrial de Sobral e nesta dimensão a revolução industrial de Sobral se concretiza, mudando a estratificação da sociedade. Segundo Pe. Lira "em nossa terra a Revolução Industrial apareceu somente em 1895 quando foi construída a primeira fábrica de tecidos. As máquinas foram todas importadas da Inglaterra, país onde foi iniciada a Revolução Industrial" (Sales, 2012, p. 43. apud. Lira, 1972, p. 10).

O polo industrial de Sobral não se limita apenas a essas duas fábricas. Durante o século XX são instaladas a Usina dos Irmãos Araújo, a Fábrica Santa Emiliana e uma série de pequenas fábricas de bebidas, fumos etc.

3 Documentário produzido pela professora Telma Bessa Sales acerca da Fábrica de Tecidos de Sobral e seu Patrimônio Industrial: https://www.youtube.com/watch?v=EHWM9_c3hHs&ab_channel=EditoraSert%C3%A3oCult

4 Documentário produzido pelo Laboratório das Memórias e das Práticas Cotidianas (LABOME), vinculado à Universidade Estadual Vale do Acaraú, sobre a Fábrica de Tecidos de Sobral: https://www.youtube.com/watch?v=58rUcaRT2rU&t=4s

Imagem 1 - Fábrica de Tecidos. Fonte: Revista Instituto do Ceará, 2013.

A participação sobralense nesta fase de emergência do setor industrial cearense deu-se, principalmente, através da Fábrica de Tecidos Sobral (1895); a Companhia Industrial de Algodão e Óleos S/A (CIDAO) e Companhia de Luz e Força de Sobral (1924), fundada por iniciativa de Oriano Mendes (Rocha, 2003, p.169).

As respectivas fábricas decretaram falência no decorrer do século XX e início do XXI, porém, a memória delas está viva na cidade, muito devido à suas estruturas que continuam no mesmo lugar, mas com outras funcionalidades. A Fábrica de Tecidos abriga o campus da Universidade Federal do Ceará e sua chaminé ainda de pé chama atenção de todos os que por lá passam (Imagem 1[5] e 2). A *CIDAO* abriga o campus do Instituto Federal do Ceará e o campus de ciências exatas e tecnologia da Universidade Estadual Vale do Acaraú e chama atenção pela caixa d'água que faz parte de sua identidade visual e continua de pé (Imagem 3).

Essas fábricas, como já dissemos, revolucionaram o espaço urbano de Sobral e abrigam memórias de trabalhadores e trabalhadoras que lá passaram a maior parte do seu tempo de vida, criando relações e laços de identidade através do trabalho e da sociabilidade que o trabalho traz consigo. Hoje, esses espaços passam por um crescente abandono e esquecimento dessa memória coletiva, por isso, a concepção de Pierre Nora dos *Lugares de Memória* torna-se essencial para resguardar esses espaços, assim as ideias de Jacques Le Goff da constituição da historiografia através da memória coletiva.

5 https://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/2013/06_Art06-ErnestoDeocleciano.pdf

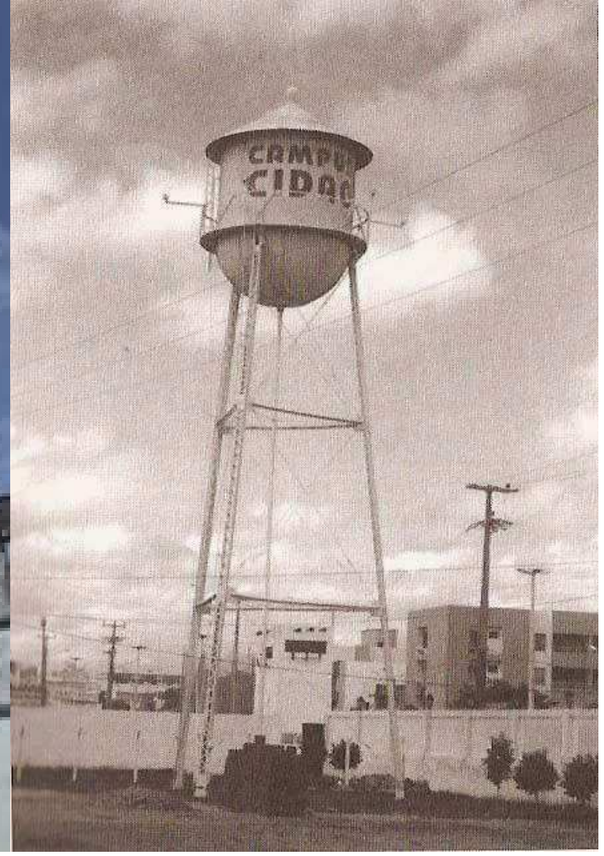


Imagem 2 - Chaminé da Fábrica de Tecidos nos dias de hoje. Fonte: Acervo Telma Bessa Sales.
Imagem 3 - Caixa d'água da CIDAO. Fonte: Arquivo Herbert Rocha, 2003.

Esses trabalhadores e trabalhadoras, provavelmente, enxergaram a fase de desenvolvimento industrial e urbano de Sobral de diversas maneiras, ligando-as às suas memórias coletivas, identificando-se ou não com esse desenvolvimento. Essas pessoas, anônimas e sem grandes linhagens de famílias da elite sobralense contam a história de Sobral de forma diferente da chamada história oficial que lemos e aprendemos. Essa memória coletiva, por vezes, tem suas falhas e seus esquecimentos, assim como suas romantizações e vácuos, mas como afirma Le Goff, a História deve olhar com criticidade para esse âmbito da experiência vivida de diversos sujeitos capazes de contrapor a história da elite, produzida por clérigos, empresários e políticos que, conscientemente, excluíram a pluralidade humana da História.

> Há que se verificar em que medida há uma construção elaborada de uma história heroica, ufanista, sem inclusão dos diversos setores que se constituíram e construíram a cidade ao longo do tempo, pois corre-se o risco de excluir sujeitos sociais presentes e atuantes na própria construção da cidade, o que implica uma verdadeira invisibilização das populações pobres (Sales, 2019, p.109).

Não é possível escrever a História de Sobral sem o processo industrial e, consequentemente, sem o seu Patrimônio Industrial e os sujeitos que construíram a cidade e a cultura fabril.

> Para o pesquisador vale pensar a cidade considerando uma realidade que é a heterogeneidade dos que compõem a cidade, da pluralidade de visões, discursos e representações sobre esta. Esse olhar unilateral veiculado pelas elites pode ser complementado pelo olhar do outro, de uma forma plural, perceber não só o que as elites veem mas a riqueza da pluralidade dos sujeitos nas diversas temporalidades (Sales, 2019, p.109).

Imagem 4 - Time de futebol formado pelos trabalhadores da Fábrica de Tecidos. Fonte: Acervo Telma Bessa Sales.

Herbert Rocha relata que os trilhos da cidade de Sobral representavam um limite físico entre as pessoas ricas e as pessoas pobres até pelo menos os anos 80.

> A estrada de ferro, implantada no final do século XIX, e o rio Acaraú foram os principais fatores físicos responsáveis pelo adensamento da cidade. Os trilhos, até o começo da última década de 80, representavam o limite físico entre a classe dominante e o proletariado. Era pejorativo dizer que alguém morava "depois da linha" ou do "outro lado do rio", isto é, à margem direita (Rocha, 2003, p.20).

Propõe-se que a História de Sobral seja escrita sem mais esquecer os que são 'do outro lado do rio', uma escrita com a inclusão dos sujeitos, sem deixá-los impedidos de exercer seu direito à História e à Memória e os seus *Lugares de Memória* devem ser construídos e resguardados, antes que seja muito tarde.

Vale ainda, demonstrar elementos de sociabilidade do trabalho na fábrica, neste caso a fábrica de tecidos Ernesto Deocleciano, que segundo as narrativas de antigos trabalhadores, era uma espaço de muito suor e trabalho árduo e, ao mesmo tempo, um lugar onde foram felizes. Os filhos participavam das festinhas, o futebol agregava a todos, a fábrica era um lugar onde se sentiam insubstituíveis, pois, ao sinal de qualquer chamado, eles ali estavam a qualquer hora do dia ou da noite para resolver coisas internas do funcionar das máquinas. Os diversos depoimentos demonstram que a memória da vida na fábrica ainda está presente, de maneira única, para cada trabalhador. Eis a narrativa de Luiz Arnóbio sobre as festividades do dia 1º de maio:

> E, também, tinha na época do primeiro de maio o torneio do dia do trabalhador que era feito todos os anos, não era? tinha uma disputa de torneio de futebol, ai tinha os troféus que a gente comprava, comprava medalha e o time campeão levava a taça e os artilheiro que fazia os gols levava as medalhas. Tinha o fabril que era o primeiro time da fábrica de tecido, o nome foi fabril. No primeiro de maio era por certo a fábrica da essa confraternização, no primeiro de maio e no final do ano, e a gente se reunia no sindicato; se fosse uma festa maior, procurava um clube (Sales, 2012, p.80).

Nesse relato podemos observar que a experiência vivida, as memórias permanecem com os sujeitos, transformam-se, tem um ar de romance e nostalgia, mas que poderão exercer papel fundamental na historiografia sobralense.

Conclusões

Nesse trabalho, tentamos relacionar o Patrimônio Industrial com os dois principais elementos da historiografia, a História e a Memória, numa busca para a escrita da história através do Patrimônio Industrial e as memórias e experiências vividas dos trabalhadores e trabalhadoras para um diálogo com uma dimensão da História memorialística e elitista presente na cidade de Sobral. A relação entre esses três fatores – Patrimônio Industrial, História e Memória – é um campo fértil para a (re)constituição historiográfica que amplia a visão oficial dos mitos de origens e da memória ufanista e positivista. Com Pierre Nora e Jacques Le Goff, tentamos definir e unir a História e a Memória, para introduzir o Patrimônio Industrial e seus vestígios do campo imaterial e, consequentemente, pensar as possibilidades dessa escrita histórica baseada no Patrimônio Industrial. Atribuindo forte relação entre esses três elementos, podemos refletir e tentar cruzar outros rumos para a História, com um compromisso político e social capaz de resguardar as memórias de pessoas comuns e desconhecidas e evitar o contínuo esquecimento e apagamento desses sujeitos e de sua pluralidade.

Referências

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein. Patrimônio industrial no Brasil. Arq.urb, nº 3, p. 11-22, 2010.

FERREIRA, Maria Letícia Mazzuchi. Patrimônio industrial: lugares de trabalho, lugares de memória. In: Revista Museologia e Patrimônio, vol.II, nº 22, jan/jun, p., 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. Revista do IEEE América Latina, Brasília, v.4, p.1-10, 2006.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. Arq.urb, [S.l.], n. 3, p. 23–30, 2010.

GOFF, Jacques Le. História e Memória. São Paulo: Unicamp, 1990.

MATOS, Ana Cardoso.; SALES, Telma Bessa.; RODRIGUES, Ronaldo André. Conversando sobre o Patrimônio Industrial e outras histórias. Sobral: Edições UVA, 2018.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente, Florianópolis , v.1 p.1819-1834, 2011.

NORA, Pierre. Entre História e Memória: a problemática dos lugares. Revista Projeto História, n° 10, p. 07-28, 1993.

PINTO, Rebeca Lopes. Um olhar sobre o Patrimônio Industrial de Sobral (1980-2010). 2023. Monografia (Graduação em Licenciatura em História) – Universidade Estadual Vale do Acaraú.

ROCHA, Herbert. O Lado Esquerdo do Rio. São Paulo: Hucitec, 2003.

SALES, Telma Bessa. Patrimônio Industrial de Sobral: vamos falar sobre isso. Revista Historiar, vol. 11, nº. 20, p.101-115, 2019.

SALES, Telma Bessa. Sobral: outros olhares, outras memórias, outras histórias. Sobral: Instituto ECOA, 2012.

ENTRE PÁGINAS E HISTÓRIA INDUSTRIAL
Um Olhar Exploratório sobre os Almanaques de Pelotas

BETWEEN PAGES AND INDUSTRIAL HISTORY
An Exploratory Perspective on Pelotas' Almanacs

Carolina Ferrari Curval[1] e Roberta M. Doleys Soares[2]

Resumo
Esta pesquisa investiga como o patrimônio industrial foi tratado nos Almanaques de Pelotas (1913-1935). A metodologia baseia-se na análise documental e na criação de um quadro sistemático para identificar referências ao tema nesses registros. O estudo inclui a caracterização dos Almanaques, explorando formato, estrutura e conteúdo, verificando diferentes expressões patrimoniais, com foco na Arquitetura Industrial. Destacam-se melhorias urbanas em transporte, saneamento e eletricidade, além da divulgação de edificações, sobretudo por meio de propagandas. Os resultados foram apresentados artisticamente, evidenciando a relevância dos temas no cotidiano da época e sua recorrência nas edições. No contexto ferroviário, aprofundamento proposto neste trabalho, a abordagem nos Almanaques ocorre, principalmente, por quadros e tabelas com horários e percursos, além de textos e fotos informativas sobre o patrimônio ferroviário. Assim, foi possível analisar padrões e entender como o desenvolvimento urbano, ligado ao patrimônio industrial, era percebido na época.
Palavras-chave: patrimônio industrial, almanaques, desenvolvimento urbano.

Abstract
This research examines the representation of industrial heritage in the Pelotas' Almanacs (1913–1935). The methodology is grounded in documentary analysis and the development of a systematic framework to identify references to the subject within these historical records. The study encompasses the characterization of the Almanacs, analyzing their format, structure, and content while identifying various patrimonial expressions, with particular emphasis on railway infrastructure. Notable aspects include urban advancements in transportation, sanitation, and electricity, as well as the dissemination of industrial activities, primarily through advertisements. The findings were artistically presented, highlighting thematic relevance in the sociocultural context of the period and recurrence across editions. In the railway context, the Almanacs primarily depicted the subject through tables and charts detailing schedules and routes, alongside text-photographic documentation of the railway heritage and its utility. This analysis elucidates patterns and perceptions of urban development as intrinsically connected to industrial heritage at the time.
Keywords: industrial heritage, almanacs, urban development.

1 Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPel).
2 Doutora em Engenharia Civil pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil (UFSM/2021); Mestre em Engenharia Civil pelo mesmo programa (UFSM/2014) e Arquiteta e Urbanista pelo Curso de Arquitetura e Urbanismo (URI, 2011).

O que há por trás dos Almanaques…

A pesquisa exploratória nos Almanaques da cidade de Pelotas está inserida no Projeto Unificado do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira (NEAB), vinculado à Universidade Federal de Pelotas (UFPel), intitulado "Patrimônio Cultural na Região Sul do Rio Grande do Sul, séculos XIX e XX". Tal estudo visa o entendimento da formação e desenvolvimento da cidade a partir de um olhar sobre as áreas de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, por meio da investigação dos seus processos de transformação e permanência (UFPel, 2020).

No que diz respeito à ação em específico, denominada "Pesquisa exploratória em acervos documentais: a busca de registros da arquitetura pelotense nas primeiras décadas do século XX", foi realizada a busca, por meio do acervo online disponibilizado pelo projeto Memória Gráfica de Pelotas, nos Almanaques digitalizados a partir de versões físicas disponíveis na Biblioteca Pública Pelotense (UFPel, 2020).

A relevância dessa ação de pesquisa justifica-se pela significância histórica e cultural dos materiais encontrados no processo, para a compreensão do acervo de bens de valor cultural existentes na cidade. Nessa perspectiva, destaca-se a importância de uma comunidade conhecer seu passado, de forma a entender seu presente e ampliar a sensação de pertencimento ao ambiente e à cultura em que se insere.

O entendimento da ocupação, da construção urbanística e do conjunto arquitetônico, além de contribuírem com a construção histórico-cultural dos locais nos quais ocorrem tais pesquisas, colaboram com a construção da identidade da população que habita esse espaço.

A partir dos estudos de Lira (2021), constatou-se que moradores de regiões com contato direto com seu patrimônio cultural são amplamente beneficiados por pesquisas acadêmicas e científicas nessa área. Esse processo contribui para a valorização histórica do local e fortalece o senso de preservação.

Por outro lado, para a formação de arquitetos e urbanistas, esse ato colabora para a elaboração de projetos que respeitem o passado e o integrem ao presente, moldando um espaço urbano contemporâneo que converse com a ancestralidade. Desta forma, este estudo busca contribuir nessa abordagem, destacando aqueles bens que integram a ampliação tipológica, espacial e temporal da alegoria do patrimônio apontada por Choay (2014).

Os Almanaques da cidade de Pelotas foram coletâneas informativas e recreativas com publicação contínua entre 1913 e 1935, escritos por Antônio Gomes da Silva, Inácio Alves Ferreira e Florentino Paradeda. O Almanaque de 1913 justifica seu lançamento com fins de utilidade por conta das informações cotidianas que se faziam valiosas na época, como os santos do dia, as fases da lua, as indicações agronômicas, os pagamentos de impostos e também a diversão do leitor mediante estórias, histórias e dicas cotidianas (Ferreira, 1913).

As publicações servem como uma lembrança de como Pelotas ora foi, por meio da perpetuação em fotografia da arquitetura da cidade, que muitas vezes retrata bens hoje considerados patrimônio cultural, e auxilia o entendimento do Urbanismo por intermédio de fotografias ou textos referentes às ruas, praças e infraestrutura urbana. Cada edição carrega consigo um texto informativo e uma coletânea de fotos acerca de prédios importantes do município.

A ressalva feita é que, com o tempo, páginas dessa história foram perdidas juntamente com volumes completos dos Almanaques que se encontravam no acervo digital pesquisado. Como nem todos os volumes estão disponíveis para consulta tanto de maneira digital quanto física na Biblioteca Municipal de Pelotas, excluíram-se desta análise os Almanaques de 1914, 1917 e 1921.

Dentre os diversos achados entre as folhas dos Almanaques, muitas vezes se fizeram presentes imagens, textos e informativos em geral quanto aos diversos tipos de patrimônio industrial de Pelotas. A fim de exemplo, podem ser analisadas propagandas sobre fábricas, tabelas quanto aos valores do transporte ferroviário, imagens de construções e melhorias municipais, textos informativos quanto à indústria, entre outros.

A definição da abrangência dos bens que integram o patrimônio industrial, e que foram considerados neste estudo, foi estipulada pela bibliografia do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) em conjunto com o Comitê Internacional para a Conservação de Patrimônio Industrial (TICCIH). Denominado de Princípios de Dublin, esse documento aprovado durante a décima sétima Assembleia Geral do ICOMOS aponta o patrimônio industrial como o conjunto abrangente de estruturas, equipamentos e documentos que evidenciam processos produtivos, extração de matérias-primas e infraestruturas associadas a este processo. Além dos bens materiais, inclui saberes técnicos e práticas sociais que ocasionam impacto às comunidades e, durante os anos, transformaram a sociedade (TICCIH, 2011).

A análise direcionada ao patrimônio industrial foi realizada a partir de uma revisão dentre o material disponível em busca de propagandas, textos, imagens, informes e demais modalidades de publicação que pudessem ter relação com divulgações arquitetônicas, urbanísticas, infraestruturais e processuais abrangendo tal patrimônio, a fim de entender quais as formas mais frequentes que o tema era abordado e publicizado à época.

Para tanto, um quadro foi redigido, traçando a relação entre o ano de publicação, a página onde o objeto de estudo foi encontrado, a forma de divulgação e a categoria de patrimônio industrial. Dessa forma, foi possível entender a maneira mais frequente de publicização e qual tipo de patrimônio se mostrava mais recorrente durante os anos. Simultaneamente, foi produzido um quadro com os mesmos dados focados na temática sobre patrimônio ferroviário.

O recorte relacionado ao patrimônio ferroviário se torna oportuno pela grande relevância dos transportes ferroviários à época da publicação dos Almanaques. A ferrovia de Pelotas foi ativada a partir de 1884, junto da inauguração da Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé, e sua relação com seu entorno, prédios de apoio e até mesmo as comunidades construídas ao seu redor constituem o espaço ferroviário urbano. Esta foi a primeira linha férrea na cidade, sendo constantemente conectada a outros trechos, que permitia um grande fluxo de pessoas e auxiliava o escoamento de mercadorias para a região, sendo uma das responsáveis pelo crescimento demográfico de Pelotas (Schmitz, 2013).

Folheando a História: Os Almanaques de Pelotas

Durante os vinte e dois anos de publicação dos Almanaques, verificou-se que o material seguia uma estrutura fixa. Contava com uma capa, comumente colorida e ilustrada, seguida por contracapa (Figura 1). Nesta, eram acrescentados dados de impressão, realizada pela Tipografia do Diário Popular.

Figura 1 - Colagem artística relacionada à estrutura dos Almanaques de Pelotas.
Fonte: autores.

Ao continuar, um texto de apresentação da edição se apresentava, com um contexto do ano em que estava sendo publicado. A fim de exemplo, em 1913 teríamos um Prefácio, introduzindo os Almanaques e justificando sua existência. Em 1916, pode ser encontrado um texto solicitando o acolhimento dos leitores em um período pós-guerra, explicando o motivo de não ser descontinuado no contexto da Primeira Guerra Mundial. E sucedem-se os textos em suas edições.

Intercalados com propagandas, está o calendário do ano, inicialmente com as fases da lua adjacentes - estas que, posteriormente, ganharam uma página para si. Junto a isto, havia a indicação do santo do mês, demonstrando a relevância da religiosidade na época, os dias da semana e os seus respectivos feriados.

Abaixo deste calendário, encontra-se uma indicação da página onde o leitor pode encontrar os impostos a serem pagos no mês. Entre cada mês do calendário, também havia um *memorandum*, utilizado para a escrita de informações pertinentes àquele mês pelo leitor.

A partir de então, o conteúdo dos Almanaques apresenta uma flexibilidade organizacional, podendo intercalar textos informativos quanto à serviços, à cidade e sua infraestrutura já existente ou melhorias na mesma, ao estado ou ao país. Também há textos bibliográficos quanto às grandes figuras gaúchas e pelotenses. Ainda, constam diversos textos de cunho de entretenimento, histórias, poemas, poesias, entre outros. Não obstante, em toda edição um prédio recebia destaque e eram anexadas diversas imagens e textos a ele relacionados.

Figura 2 - Colagem artística relativa ao quadro de análise do patrimônio industrial nos Almanaques. Fonte: autores.

O Patrimônio Industrial Publicizado

A área de pesquisa em patrimônio industrial cresce exponencialmente há quinze anos e em diversos campos disciplinares, se configurando como um estudo multidisciplinar, abrangendo objetos, processos produtivos, edificações e locais com valores históricos, científicos, arquitetônicos, tecnológicos e/ou sociais, descritas na Carta de Nizhny Tagil, em 2003 (ICOMOS, 2011).

A relevância da pesquisa nessa linha se configura no entendimento das transformações econômicas, sociais e espaciais das cidades a partir da industrialização, momento-chave na história global que muda as relações de trabalho, tecnologia e o ambiente em si (TICCIH, 2003).

Com o objetivo de traçar um padrão quanto à publicização dos bens que integram o patrimônio industrial de Pelotas, foi elaborado um quadro contendo o ano de publicação do Almanaque analisado, a página que está localizado o informe, a forma de exposição do conteúdo e o tipo de patrimônio industrial, a partir da classificação realizada pelo ICOMOS. Deste modo, a amostra envolveu os documentos dos anos de 1913 a 1935, excluindo as publicações 1914, 1917 e 1921, seja por falta destes exemplares na Biblioteca Municipal, seja por falha no acesso aos *links* disponibilizados no acervo digital, já que essa análise foi realizada nos Almanaques disponíveis no *site* Memória Gráfica de Pelotas. Na Figura 2, exemplifica-se essa sistemática a partir de uma colagem artística, correspondendo a uma representação parcial do quadro de compilação dos dados.

Nos Almanaques de Pelotas, o patrimônio industrial foi retratado na forma de propaganda, texto, fotografia ou tabela, havendo também a combinação de propaganda e fotografia, como também texto e fotografia. Um tema recorrente e abordado de forma cotidiana e costumeira era os valores de tarifas de transporte ferroviário por meio de tabelas informativas. Quanto aos textos e imagens, verificou-se inaugurações de fábricas, bem como sua representação em imagens em propagandas, fotografias de melhorias na infraestrutura urbana por meio de pontes, energia e água encanada, entre outros. Dessa forma, era possível acompanhar a evolução urbana de Pelotas conforme as crescentes necessidades da população que acompanhavam a modernização.
As propagandas publicadas nos anuários se faziam reincidentes, possibilitando

Figura 3 - Colagem artística do conteúdo de patrimônio industrial nos Almanaques. Fonte: autores.

ao leitor dos dias de hoje uma ideia de continuação de produção. As propagandas repetidas podiam ter estrutura fixa ou mutável de acordo com o ano, alterando fotos, ornamentações ou texto. Comumente, utilizavam imagens para elucidar suas fachadas, disponibilizavam endereços e caracterizavam a produção da fábrica. À título de exemplo, algumas propagandas publicizadas com maior frequência no Almanaque eram da Cervejaria Ritter e da Fábrica de Sabão e Velas Lang.

Recortes (A)temporais: Uma síntese de achados históricos

Os achados históricos foram divididos em dois grupos principais: os textuais, que englobam textos, tabelas e quadros; e os visuais, que incluem as fotografias, propagandas, ilustrações e artes em geral. Ainda assim, há uma grande incidência de achados com resultados visuais e textuais combinados, seja por meio de complemento informativo, seja por elucidar com imagens o que será lido no texto em sequência.
Na Figura 3, foi elaborada uma colagem artística em relação aos achados gerais nos Almanaques, sumarizando alguns dos conteúdos nele encontrados no que diz respeito ao patrimônio industrial, mesclando propagandas, fotografias, textos, tabelas e indicativos, que poderão ser analisados individualmente na Figura 4 e na Figura 5. Ademais, introduz-se o recorte deste trabalho que será analisado na Figura 6, o patrimônio ferroviário.

A partir da análise realizada nos Almanaques, foi possível traçar um padrão de maior incidência na parte de resultados visuais, com ênfase especial nas propagandas fabris, muitas vezes com imagens de suas fachadas ou folhas com gravuras, ilustrações ou enfeites, como pode ser observado na Figura 4. Ademais, observa-se boa incidência de resultados no que diz respeito à fotografias, normalmente voltadas às melhorias municipais. À exemplo da Figura 4, na qual além das fábricas, temos o Gasômetro de Pelotas, o maquinário da empresa de saneamento municipal, o reservatório de água

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.

Figura 4 - Colagem artística do conteúdo visual de patrimônio industrial nos Almanaques. Fonte: autores.

no Quilombo e o Porto da cidade.

No que diz respeito aos achados textuais, observa-se na Figura 5 que os temas de melhorias municipais também são recorrentes, majoritariamente em vias de explicar funcionamentos, motivações e vislumbrar o futuro, como, por exemplo, os textos que se estenderam por mais de uma edição sobre o Centenário de Pelotas, priorizando uma cronologia dos acontecimentos históricos municipais, bem como os textos pontuais sobre cada melhoria municipal. Constata-se também um grande número de tabelas com valores e informações valiosas para uso cotidiano, como taxas de telégrafos e passagens da via férrea, incluindo os horários e linhas desta última.

Em suma, os achados gerais quanto ao Patrimônio Industrial nos Almanaques da cidade de Pelotas mostram as inovações que repercutem no dia-a-dia da população, muitas vezes os situando quanto ao avanço da cidade em direção ao moderno à época: as máquinas, o transporte e a produção. Na maior parte das vezes, os conteúdos eram expressos de forma simplificada e informativa, atualizando o leitor quanto ao contexto da industrialização, como por exemplo, no texto “As 10 Maiores Invenções dos Tempos Modernos”, no qual é explicado o funcionamento de diversos tipos de maquinários, os principais impactos na sociedade e a importância deles para o cotidiano. Observa-se de maneira geral, que a população é colocada no papel de quem usufrui do que o patrimônio industrial pode oferecer, seja os benefícios do acesso à água encanada, sistemas de esgoto, eletricidade ou transporte com bonde ou trem.

No total, quanto à parte visual, foram encontradas 59 fotografias representando as mais diversas temáticas ligadas ao patrimônio industrial, que mostravam maquinários, melhorias municipais relacionadas às infraestruturas hidráulicas e elétricas, casas de bombas, pontes e indústrias.

Figura 5 - Colagem artística do conteúdo textual de patrimônio industrial nos Almanaques. Fonte: autores.

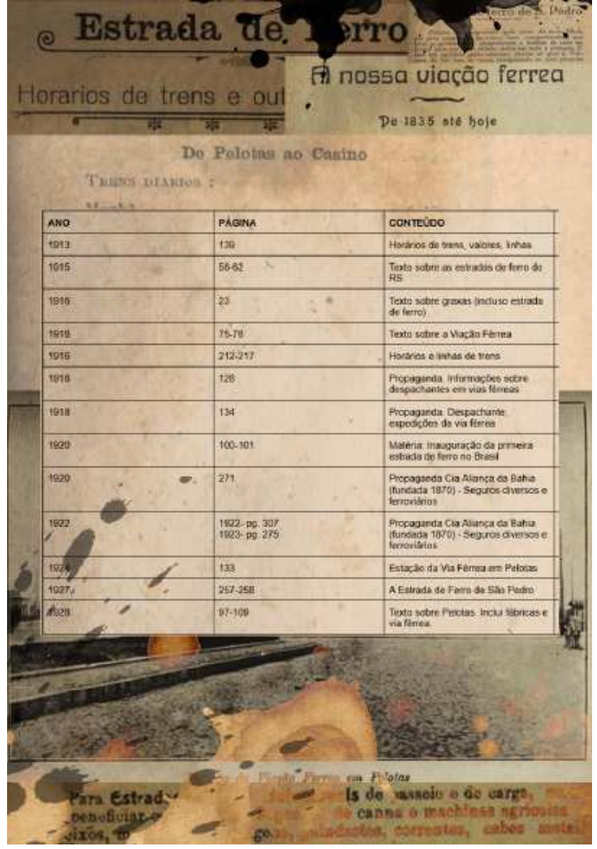
No que diz respeito às propagandas, verifica-se em seu conteúdo diversos tipos de fábricas e serviços relacionados ao patrimônio industrial da cidade de Pelotas. Embora a grande maioria não contasse com imagens elucidativas quanto à fábrica em questão, eram utilizadas gravuras que ornamentavam a composição da publicização, promovendo leveza, detalhe e cuidado aos anuários.

Ao todo, foram encontrados 42 textos de temáticas e abordagens distintas em relação ao patrimônio industrial e 5 formas diferentes de quadros e tabelas informativas, majoritariamente ligados à serviços urbanos e de comunicação.

Quanto ao patrimônio ferroviário, foi elaborado um quadro semelhante ao dos estudos gerais, contendo o ano, a página e o conteúdo do informe. Concluiu-se, a partir dessa análise, que embora o patrimônio ferroviário fosse uma novidade relevante no cotidiano pelotense da época, em comparação com outras melhorias urbanas, a incidência de publicações era menor.

Em vinte e dois anos de publicações, o patrimônio ferroviário aparece de maneira breve em oito anuários: 1913, 1915, 1916, 1918, 1920, 1922, 1924, 1927 e 1928. Na amplitude dos fatos, constata-se que o tema é abordado, mais de uma vez na mesma edição, nos anos de 1916, 1918, 1920 e 1927. O conteúdo sobre as linhas de trens e horários aparece apenas em 1913 e 1916, não sendo mais publicado desde então.
De maneira geral, o patrimônio ferroviário corresponde a textos informativos sobre as vias férreas no Brasil, no estado do Rio Grande do Sul e no município, contendo informações sobre sua história, funcionamento e relevância. Ademais, observava-se um número considerável de propagandas de despachantes e companhias de seguro terrestre e marítimo.

A Figura 6, a seguir, exemplifica a publicização do patrimônio ferroviário nos Almanaques. O quadro central da colagem conceitual sintetiza as informações encontradas nos



ANO	PÁGINA	CONTEÚDO
1913	139	Horários de trens, valores, linhas
1915	58-62	Texto sobre as estradas de ferro do RS
1916	23	Texto sobre graxas (incluso estrada de ferro)
1918	75-76	Texto sobre a Viação Férrea
1916	212-217	Horários e linhas de trens
1918	126	Propaganda. Informações sobre despachantes em vias férreas
1918	134	Propaganda. Despachante: expedições da via férrea
1920	100-101	Matéria: Inauguração da primeira estrada de ferro no Brasil
1920	271	Propaganda Cia Aliança da Bahia (fundada 1870) - Seguros diversos e ferroviários
1922	1922 - pg. 307 1923- pg. 275	Propaganda Cia Aliança da Bahia (fundada 1870) - Seguros diversos e ferroviários
1924	133	Estação da Via Férrea em Pelotas
1927	257-258	A Estrada de Ferro de São Pedro
1928	97-109	Texto sobre Pelotas. Inclui fábricas e via férrea.

Figura 6: Colagem artística sobre o patrimônio ferroviário nos Almanaques. Fonte: autores.

materiais referentes a esse recorte.

O que se concluiu a partir desse olhar de aproximadamente duas décadas…

Ao longo de seus vinte e dois anos de publicação, os Almanaques de Pelotas marcaram presença no cotidiano dos pelotenses, alcançando seu objetivo de ser uma referência para a população na difusão de informações e acontecimentos, sendo capaz de preservar memórias.

Passados mais cem anos desde a sua publicação, torna-se possível realizar uma imersão na história, na qual o leitor é transportado para um mundo de imagens, propagandas e textos que revelam os costumes da época, pensamentos e as transformações ocorridas na cidade.

Quanto ao patrimônio industrial, observa-se que ele é inerente à Arquitetura de uma cidade histórica tal qual Pelotas, estando diretamente atrelado ao desenvolvimento urbano, da população e das melhorias do município como um todo. Esse patrimônio, impactava na vida do pelotense, sendo mencionado em relatos sobre pontes, geração de energia, saneamento e abastecimento de água.

Além disso, os informativos sobre as fábricas reforçam o quanto a vida fabril e industrial em Pelotas eram de suma importância para o desenvolvimento da cidade, juntamente com as propagandas dos produtos que eram produzidos e comercializados em grande escala. Há um volume significativo de publicização de certos anúncios, que revelam a expressividade no número de fábricas de produção de alimentos, químicos e vestuário. Na Figura 7, abaixo, apresenta de forma esquemática e ilustrativa as três formas de exposição dos informes mais relevantes, em ordem decrescente, verificadas nos Almanaques de Pelotas: a propaganda, as fotografias e os textos.

Figura 7 - Gráfico artístico comparativo das formas de exposição dos informes nos Almanaques . Fonte: autores.

Constatou-se que, mesmo a cidade de Pelotas sendo um centro para escoamento de mercadorias e de fluxo de pessoas no período de publicação dos Almanaques, o patrimônio ferroviário não é abordado com tanta frequência como as outras categorias de patrimônio industrial.
Observa-se uma frequência de propagandas de seguros e despachantes, o que permite ao leitor contemporâneo constatar que esse tipo de transporte era amplamente utilizado, juntamente com o transporte fluvial e marítimo. Além disso, há também textos informativos sobre melhorias e ampliações, bem como menções em matérias que abordam o desenvolvimento e o progresso municipal.

Em suma, o patrimônio industrial foi documentado por meio de fontes escritas pela população, publicizadas para a população, demonstrando-se uma temática latente no cotidiano, relevante e moderna à época, que promovia grande orgulho à população pelotense por conta da modernização citadina frente às constantes novidades urbanas. Esse material documental, mesmo noventa anos após sua última publicação, pode ser estudado para o entendimento de como a cidade se desenvolveu e se constituiu ao longo do tempo, adquirindo valores que justificam a salvaguarda desses bens que possuem valor cultural.

Referências

CHOAY, Françoise. *Alegoria do patrimônio*. 3. ed. Lisboa: Edições 70, 2014.

FERREIRA, Inácio Alves. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1913)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2018/03/1913.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1915)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2017/02/almanaque1915.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1916)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2018/03/Almanach-de-Pelotas-AP-1916.compressed.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1918)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/02/almanach1918.pdf Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1919)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/02/almanaque1919.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1920)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/04/1920.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1922)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/04/1922.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1923)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/02/almanaque1923.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1924)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/04/1924.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1925)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/022/02/almanaque1925.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1926)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/04/1926.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1927)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/02/almanaque1927.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1928)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/04/1928.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1929)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/02/almanaque1929.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1930)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/04/1930.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1931)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/02/almanaque1931.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1932)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/04/1932.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1933)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/02/almanaque1933.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1934)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/04/1934.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

FERREIRA, Inácio Alves. SILVA, Antônio Gomes da. PARADEDA, Florentino. *Almanaques da Cidade de Pelotas (1935)*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/files/2022/02/almanaque1935.pdf. Acessado em: 02 mar. 2025.

LIRA, J.; DELECAVE, J.; PRÓSPERO, V.; FIAMMENGHI, J. B.. Acervos de arquitetura como espaço histórico de formação. *Anais do Museu Paulista,* v. 29, 2021. Disponível em: https://www.scielo.br/j/anaismp/a/48YSJ6D7zwhtXnqFqfh8wSy/?format=pdf&lang=pt. Acessado em: 16 fev. 2025.

SCHMITZ, M. E. *Patrimônio cultural e turismo em Pelotas/RS: interações, desafios e perspectivas*. 2019. 194 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2019. Disponível em: https://guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/handle/123456789/2143/Maira_Eveline_Schmitz_Dissertacao.pdf. Acessado em: 16 fev. 2025.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial.* Nizhny Tagil, Rússia, Julho de 2003. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf. Acessado em: 17 fev. 2025.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). *Princípios de Dublin.* Dublin, Irlanda, 28 de Novembro, 2011. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf. Acessado em: 16 fev. 2025.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS. *Memória Gráfica de Pelotas – Almanaques*. Pelotas: Memória Gráfica, Design, Tradição e Sociedade, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memoriagraficadepelotas/almanaques/. Acesso em: 28 fev. 2025.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS. *Projeto: Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Patrimônio Cultural na região Sul do Rio Grande do Sul, séculos XIX e XX.* Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, Pró-Reitorias de Extensão, Graduação e Pesquisa e Pós-Graduação, 2020. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/neab/projeto-patrimonio-cultural-na-regiao-sul-do-rio-grande-do-sul-sec-xix-e-xx/. Acessado em: 16 fev. 2025.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL REQUALIFICADO
Transformações nos prédios com novos usos pela UFPel

REQUALIFIED INDUSTRIAL HERITAGE
Transformations in buildings with new uses by UFPel

Cristiane Dittgen Miritz[1] e Sidney Gonçalves Vieira[2]

Resumo
A proposta deste artigo consiste em uma análise crítica das transformações observadas nas antigas estruturas industriais da cidade, atualmente utilizadas pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Pretende contribuir para compreensão dos conflitos resultantes das diferentes concepções, vivências e percepções dos espaços, mediante os conceitos presentes na obra de Henri Lefebvre (2013) relacionados às diferentes dimensões do espaço, denominadas de espaço concebido, percebido e vivido. O artigo relaciona, de maneira dialética, as consequências destas metamorfoses espaciais para avaliar as transformações causadas pelas rupturas e permanências geradas na reprodução do espaço. O estudo foi capaz de demonstrar que há a necessidade de considerar tais patrimônios como referenciais de memória, evitando que se percam histórias significativas e o sentido das obras para os cidadãos que compartilham seu entorno.
Palavras-chave: espaço, patrimônio industrial, requalificação, UFPel.

Abstract
The purpose of this article is to critically analyse the transformations observed in the city's former industrial structures, currently used by the Federal University of Pelotas (UFPel). It aims to contribute to an understanding of the conflicts resulting from the different conceptions, experiences and perceptions of spaces, through the concepts present in the work of Henri Lefebvre (2013) related to the different dimensions of space, called conceived, perceived and lived space. The article dialectically relates the consequences of these spatial metamorphoses in order to assess the transformations caused by the ruptures and continuities generated in the reproduction of space. The study was able to demonstrate that there is a need to consider these heritage sites as references of memory, avoiding the loss of significant histories and the meaning of the works for the citizens who share their surroundings.
Keywords: space, industrial heritage, requalification, UFPel.

1 Mestra em Memória Social e Patrimônio Cultural/Universidade Federal de Pelotas – UFPel. e-mail: cmiritzppgmspc@gmail.com
2 Professor no Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural – UFPel. e-mail: sid.geo@gmail.com

Introdução

O tema envolvido neste trabalho diz respeito ao patrimônio cultural, mas especificamente ao patrimônio cultural industrial, resultante de espaços usados por distintas atividades industriais que, em função de seu aporte e importância, legaram ao espaço urbano importantes reminiscências na paisagem. Aparecem hoje como permanências, que resistiram às transformações objetivas e representam, de certa forma, uma inércia às transformações em curso. São verdadeiras "rugosidades" no espaço. Por outro lado, atestam a complexidade do espaço urbano e sua aparente simultaneidade, haja vista que tais elementos do passado convivem com os elementos do presente, mostrando que a paisagem comporta em sua historicidade diferentes tempos acumulados[3].

Portanto, os objetivos desta pesquisa buscaram analisar a reutilização do patrimônio cultural edificado, de interesse histórico e cultural preexistente, e ampliar a reflexão e a discussão sobre o uso dos espaços ociosos da cidade, além de analisar, pela dialética, fundamentada por Lefebvre (2013), as metamorfoses ocorridas nas permanências e rupturas de diferentes elementos do espaço; ao identificar as diferentes dimensões do espaço social relacionadas à perspectiva do espaço concebido, percebido e vivido e da sua dinâmica em que se relacionam ao longo do tempo e verificou, à luz dos pressupostos teóricos adotados, as transformações ocorridas em prédios da Universidade Federal de Pelotas, tendo em vista a sua adaptação à função institucional.

O método de análise proposto teve como princípio a dialética construída sobre uma percepção fenomenológica da realidade, caracterizada pela crítica relacional da análise do espaço e de seus elementos. O método de investigação consiste em um estudo de caso que observou as novas dimensões desenvolvidas sobre espaços que tinham outra função, mas que agora são utilizados para o ensino pela UFPel.

A metodologia escolhida para a pesquisa foi a coleta de informações por meio de entrevistas com a comunidade da UFPel, servidores docentes, técnico-administrativos (TAE), trabalhadores terceirizados, discentes e o público externo. A fim de compreender como os novos usos se relacionam com esse patrimônio, para avaliar se esse patrimônio edificado se encontra realmente protegido e se seu uso para o ensino está adequado.

Novos usos do patrimônio industrial

O objetivo deste artigo envolve uma análise crítica sobre as alterações relacionadas às antigas formas com novas funções dadas ao patrimônio industrial, que demonstra a importância de preservar o que restou nessas edificações para evitar o apagamento, devido ao descompasso ao longo do tempo em relação a sua origem.

Verifica-se que a valorização do patrimônio reforça a identidade local e estimula nos cidadãos a identificação da cidade e o sentido de pertencimento a ela. Quando, ao mesmo tempo, há novos usos nestes espaços e outra identidade se sobrepõe devido às dificuldades pela falta de recursos e investimentos para realização das intervenções necessárias para a conservação e adaptação aos novos usos, que incluem o cumprimento de exigências legais, novas técnicas para acessibilidade, segurança, como prevenção de incêndio, conforto térmico e acústico, entre outras.

3 As análises propostas neste artigo decorrem de parte das conclusões obtidas na dissertação desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural/PPGMSPC da Universidade Federal de Pelotas/UFPel em 2024, por MIRITZ, Cristiane Dittgen, intitulada:" O patrimônio cultural edificado e sua preservação, novos usos para velhas formas: o caso da UFPel em Pelotas, RS", orientado pelo Prof. Dr. Sidney Gonçalves Vieira.

Neste sentido, as Cartas Patrimoniais são importantes instrumentos com recomendações para nortear as ações em relação ao patrimônio mundial e regional, fruto de encontros e debates que evoluíram o entendimento da conservação e da preservação no decorrer do tempo, objetivando orientar ações de salvaguarda patrimonial.

É assim, por exemplo, que a Carta de Sevilha para Patrimônio Industrial de 2018, apresenta importantes avanços em relação aos conhecimentos e as perspectivas frente à proteção, valorização e ativação do patrimônio a fim de orientar as práticas de investigação e de gestão do Patrimônio Industrial, como um legado. Por ressaltar que "a reutilização deve ser adequada ao referido bem em benefício da sociedade, levando em conta a sustentabilidade ambiental, econômica, social e cultural". Ao orientar a necessidade de "reabitar os espaços industriais obsoletos" ao mesmo tempo, em que se deve manter a "manutenção da essência (fragrância, atmosfera e memória) dos bens industriais para garantir a sua autenticidade, legibilidade, continuidade, integridade, potencialidade, sustentabilidade e valor documental" (TICCIH-Brasil, 2018). As cartas internacionais devem ser reinterpretadas e aprofundadas conforme a realidade cultural de cada país e levar à criação de cartas nacionais e propostas legislativas.

Portanto, devemos olhar a paisagem não como estática, pronta e vista unicamente com o resultado material da ação humana transformadora, como um resultado definitivo. A realidade é um processo dinâmico, em movimento. Assim, analisamos as consequências destas metamorfoses em uma perspectiva dialética, reforçando a necessidade da interdisciplinaridade, tanto para avaliar as transformações causadas pelas rupturas e permanências geradas pela reprodução dos espaços, bem como contribuir para integração, cooperação, troca de informações, interação, diálogo, e ajuda no processo de transformação e preservação.

Diante disso o artigo relaciona as consequências destas metamorfoses, expondo as dinâmicas da prática social, suas implicações associadas e as possíveis causas das falhas entre a teoria e a prática relacionadas aos estudos de revitalização dos espaços, reforçando a necessidade da interdisciplinaridade para obtenção de resultados positivos na reprodução destes espaços.

A Universidade Federal de Pelotas (UFPel), a partir do crescimento do número de cursos e alunos, com o passar do tempo, precisou incorporar novos prédios ao seu patrimônio edificado, mediante compra, doação e cessão de uso, além de construção de prédios novos (Michelon, 2013). O Patrimônio de propriedade da UFPel é constituído por diversas edificações, algumas históricas, num total de 19 unidades espalhadas pela cidade de Pelotas e 8 unidades localizadas no Campus Capão do Leão.

Um dos motivos que propiciou a Universidade a ampliar seu patrimônio imobiliário, para expansão de seus cursos, foi em resposta à adesão ao Plano Federal de Reestruturação e Expansão das Universidades (REUNI). Iniciado em 2003, quando na UFPel o número de cursos aumentou de 58 para mais de 100, enquanto o número de estudantes cresceu de cerca de 8 mil para cerca de 20 mil. Para enfrentar essa enorme demanda, tornou-se necessário ampliar a área física da instituição. Naquele momento, entre outras opções, foi tomada a decisão de adquirir o patrimônio antes ocupado pelo segmento empresarial, que no passado determinou o desenvolvimento econômico da cidade, mas que não resistiram às sucessivas crises. Estes patrimônios foram adquiridos e receberam nova existência, agora utilizadas para o ensino.

Uma revisão acerca de trabalhos sobre o tema do patrimônio cultural realizadas pela UFPel, tem-se a produção, ocorrida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb/UFPel), de projetos de extensão, acerca da utilização de prédios industriais ociosos, denominado "Universidade na Cidade" (Gutierrez; Oliveira, 1986) e "A inclusão da Ociosidade: uma metodologia para inventariar imóveis ociosos" (2005/2006). Esses projetos indicavam alternativas à locação de instalações para o uso de cursos da UFPel, catalogando e analisando a presença de infraestrutura e facilidades urbanas em edificações com áreas que pudessem ser utilizadas. Além disso, apontaram para a possibilidade de se fazer uso de prédios ociosos e se revitalizar áreas da cidade, principalmente na região do porto da cidade de Pelotas (Oliveira e Silveira, p. 51, 2019).

O "Programa Vizinhança"[4], criado em 2009, a partir da instalação da Universidade no Antigo Frigorífico Anglo, visou promover intervenções comunitárias interdisciplinares na área vizinha ao Campus Porto UFPel, propondo melhorar a qualidade de vida dos que ali residem. Também os estudos realizados pelo curso de História/UFPel no projeto "História, memória e patrimônio industrial de Pelotas" coordenado por Profa. Dra. Francisca Ferreira Michelon e Profa. Dra. Ana María Sosa González (PPGH/UFPel), estudam as edificações que abrigavam no passado fábricas na cidade, que foram adquiridas pela UFPel, identificando seu estado de conservação e promovendo a sua ativação patrimonial, a partir das narrativas de moradores e trabalhadores. Neste projeto, foi elaborado um ebook[5] com publicações sobre "O patrimônio industrial da UFPel" em que também foi feita uma sistematização das publicações sobre o tema (Sosa González, 2019, p. 95-123). O projeto de extensão "QRCODE Patrimônio UFPEL" consiste em um site especialmente desenvolvido para concentrar informações tanto sobre o patrimônio da Universidade quanto sobre as propostas artísticas para os locais[6].

Para o desenvolvimento do estudo de caso deste artigo, foi necessária uma etapa prévia de seleção da amostra em que foram selecionados os patrimônios edificados mais compatíveis com os objetivos e baseados nos critérios de relevância em seu contexto urbano em relação ao caráter do patrimônio edificado original e pela relevância social e/ou cultural da atividade a qual foi reutilizado. Por isso, neste trabalho foram selecionadas para o estudo de caso cinco unidades de Pelotas, que atualmente estão sendo utilizadas para o ensino pela UFPel, listados na Fig. 1, mas que originalmente tinham outra função. Os prédios selecionados foram:

a) O Campus Anglo, localizado à Rua Gomes Carneiro, n.º 1, que se tornou sede da UFPel em 2006, mediante compra e doação do antigo Frigorífico Anglo (1942 a 1990), abriga atualmente a Reitoria e mais 27 cursos e cerca de 3.600 estudantes.

b) O Campus CCHS, Campus de Ciências Humanas e Sociais, corresponde à antiga Cooperativa Sul-Rio-Grandense de Lã - Cosulã (1957 a 1992), localizado à Rua Alberto Rosa, n.º 154. Foi adquirido mediante compra pela UFPel em 1996 e comporta o Instituto de Ciências Humanas (ICH), posteriormente o Instituto de Filosofia, Sociologia e Política (IFISP) e a Faculdade de Educação (FAE), no total são 12 cursos de graduação, 12 de pós-graduação mais 2 EAD que integram o CCHS que atualmente também ocupa outros prédios, alguns alugados.

4 Acerca do programa vizinhança https://wp.ufpel.edu.br/naurb/2016/10/17/programa-vizinhanca/ é produtivo considerar o seguinte trabalho, dentre outros: Fagundes, Marcelo Nascimento. A (des) continuidade de programas sociais em organizações públicas de ensino superior: O caso do programa vizinhança na UFPel. Dissertação PROFIAP/UFPel. 2018. Acessado em 12 abr. 2024. Online. Disponível em https://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/prefix/4550

5 Ebook Acessado em 12 abr. 2024. Online. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memorialdoAnglo/files/2020/11/Patrimonio-IndustrialUFPel-7-11_compressed-1.pdf

6 Projeto de extensão "QRCODE Patrimônio UFPEL" Acessado em 12 abr. 2024. Online. Disponível em http://wp.ufpel.edu.br/patrimonio/

c) O prédio da Santista, localizado em frente ao CCHS, agora é a Biblioteca de Ciências Sociais (BCS), o Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Ciências Humanas, Sociais, Sociais Aplicadas, Artes e Linguagem (CEHUS) e os cursos de Teatro e Dança.

d) O Centro das Engenharias (CEng) sede na antiga fábrica de massas e biscoitos COTADA (1959 a 1990), localizado à Rua Benjamin Constant, n.º 989, foi adquirido pela UFPel em 2009 mediante compra e abriga atualmente o Centro de Engenharias que possui 6 cursos de Graduação em Engenharia e laboratórios, além do centro de educação a distância e 2 cursos de Pós-Graduação. O CEng possui atualmente cerca de 118 professores, 21 técnicos e 1.250 alunos.

e) Por fim, a Antiga Alfândega aduaneira, atual Centro de Engenharias (CEng)/UFPel.

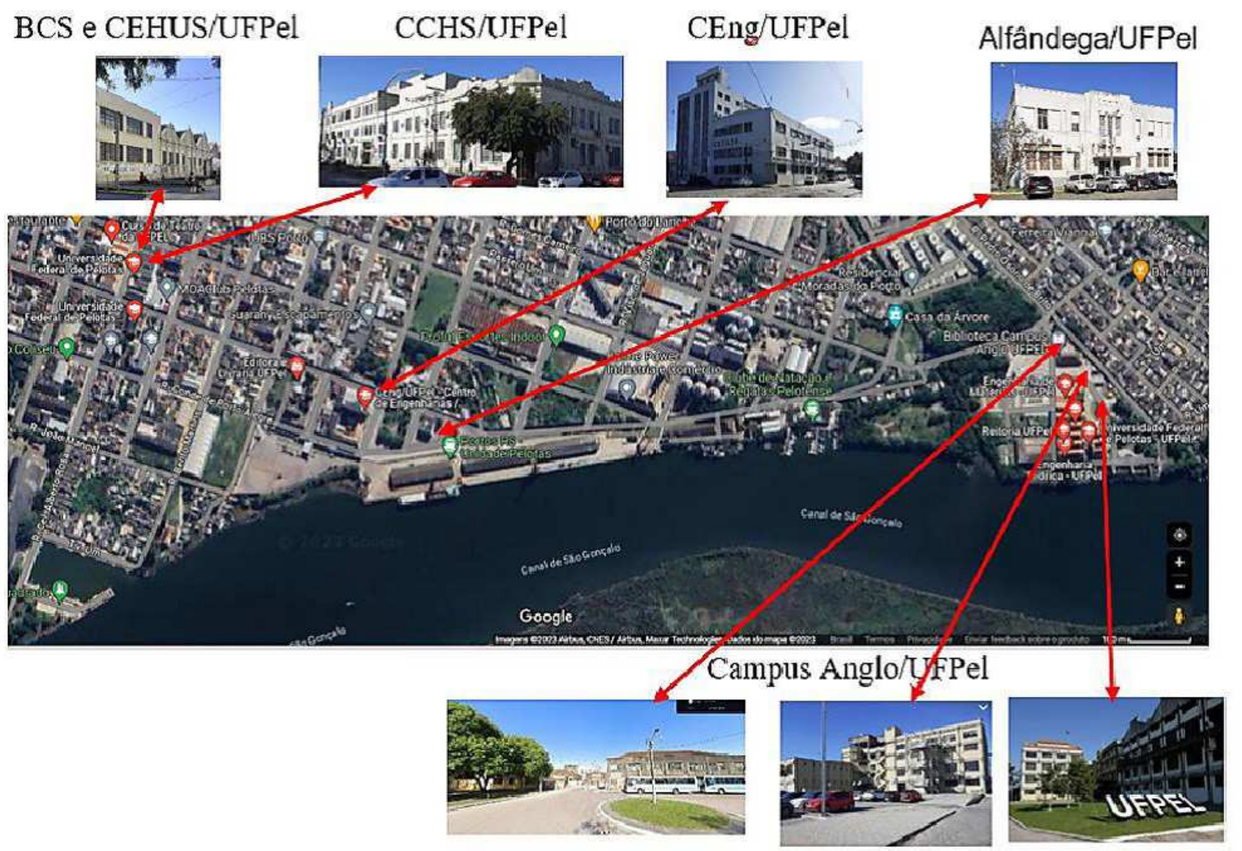
As diferentes atividades que atualmente ocorrem nestes espaços contam com diversos públicos, tais como, docentes, discentes, servidores técnico-administrativos, trabalhadores terceirizados nas portarias, limpeza e obras, assim como público externo, dentre outros que compõem a vasta comunidade universitária. Todas essas pessoas atuam em movimento, na busca de melhores condições de reprodução de suas vidas e trabalho, em suas atividades diferenciadas e fundamentais, o que se manifesta nos usos diferenciados que se faz do espaço que expõe à infraestrutura existente ou à falta dela.

A realidade, composta de diferentes passados, faz com que a cidade passe a ser vista como um mosaico deles, onde cada pedaço representa uma época, uma determinada linguagem arquitetônica, contendo específicas e determinadas relações sociais de produção. O capitalismo evidencia uma paisagem estranha às necessidades do homem, a cidade é criada como algo que oprime o ser humano, o desvaloriza enquanto pessoa: provoca a alienação do produtor no produto. O processo de reversão do abandono do patrimônio da cidade acontece com alguns conflitos em relação ao uso:

> A competição entre os usos e mesmo dentro de cada um deles denotará sempre a contradição existente na sociedade. A qualidade da infraestrutura, das construções, o conflito das habitações, a quantidade de serviços existentes [...]. A disputa existente entre os interesses contraditórios que irá definir a produção do espaço. O conflito gerado pelas contradições próprias das diferenças de necessidade e de visão da sociedade, que se expressam na propriedade do solo e de seus usos é o motor que movimenta a produção espacial (Vieira, 2008, p. 125).

A paisagem é bastante complexa e diversa, revela o estático, mas também o dinâmico. Além disso, ela revela o presente nas influências do passado rumo ao futuro. A reconversão de usos de edifícios partindo de materialidades existentes, a adaptação das formas e funções não pode se dar ao acaso.

Como na obra de Calvino, quando descreve a cidade fictícia de Maurília, a questão de preservar ou não preservar determinado bem cultural: “Na cidade de Maurília, o viajante é convidado a visitar a cidade, ao mesmo tempo, em que observa cartões postais antigos de como a cidade havia sido” (Calvino, 1990, p.15). Através desta contradição, os cartões postais criam um clima saudosista, com à ideia de que no passado as coisas eram melhores, mas a cidade se transformou em outra, na prática, os moradores desejam que a cidade evolua, promovendo melhor qualidade de vida, esta ficção literária demonstra o que acontece também na realidade da vida urbana.



No estudo aqui proposto, foram evidenciadas as dimensões desenvolvidas sobre esses espaços, que podem ser compreendidas mediante a análise dos conceitos presentes na obra de Henri Lefebvre (2013), relacionados à perspectiva do espaço concebido, percebido e vivido. A dialética de Lefebvre propõe uma análise que busca compreender a sociedade e as mudanças sociais através da análise das contradições e conflitos entre diferentes elementos. Neste caso, vamos confrontar os elementos entre o patrimônio industrial obsoleto e a iniciativa da UFPel em reutilizá-lo.

Para Lefebvre (2013), esta tríade que nos mostra as dimensões do concebido, do percebido e do vivido é indissociável. Por intermédio das práticas sociais, entendemos como o espaço é percebido, se realiza a partir do corpo. Já na dimensão do espaço concebido, o corpo é padronizado, normatizado e obrigado a se adaptar a formas predeterminadas. No espaço vivido é que se alcança um grau elevado de complexidade e individualidade, onde o que é vivido difere do que é pensado e percebido. Por vezes, uma destas dimensões se sobressai às outras e é papel do pesquisador avaliar os processos de produção do espaço, para assim entender as relações entre esses momentos e auxiliar a sociedade a entender esses processos (Lefebvre, 2013).

No espaço social, nada desaparece por completo. O anterior permanece como suporte daquilo que o segue. Na proposição de Lefebvre, cada elemento da cultura material e espiritual tem sua data. O método regressivo - progressivo analisa todo esse percurso ocorrido ao longo da história. Assim, decompondo a realidade e descobrindo a gênese contraditória das relações e concepções que persistem no presente, pois a contemporaneidade não é fruto das relações sociais do presente, mas, sim, dos remanescentes de uma época específica. Com isso, desmascara-se a aparência da paisagem e se vislumbra o futuro possível (Vieira, 2020, p. 40).

Figura 1 - Prédios selecionados para o estudo Fonte: Google maps, elaborado por Cristiane Dittgen Miritz, 2024.

	Permanência	Ruptura	Permanência	Ruptura	Permanência
Dimensão do espaço social	Uso original		Desuso		Atual – Reuso
Espaço concebido	Projeto original		Fechado		Reutilização Universidade
Espaço percebido	Produção, trabalho		Abandono		Ensino, pesquisa e extensão
Espaço vivido	Trabalhadores		Vazio		Professores, Técnicos e alunos

Figura 2 - Demonstrativo de períodos de permanências e rupturas. Fonte: Elaborado pelos autores, com base em Lefebvre (2013).

A figura 2 demonstra as permanências e rupturas nas dimensões do espaço social que estão sempre produzindo e se reproduzindo. Por esse motivo, a figura 2 não tem sua coluna da direita fechada, pois a produção do espaço está relacionada ao tempo, e o futuro está inconcluso. Segundo Lefebvre (2013), o espaço não é algo pronto, e está sempre sendo produzido pelos seres humanos.

A dimensão do espaço concebido caracteriza-se pelo espaço planejado, projetado, aquele espaço das normas técnicas que definem como são os espaços e normatiza como os indivíduos devem utilizar estes locais. É o espaço abstrato, padronizado e conceitual, previamente concebido em pensamento, para posteriormente ser materializado, no qual as pessoas têm que se adaptar ou transgredir às formas predeterminadas.

A questão da reutilização do patrimônio construído por aqueles que utilizam esses espaços envolve a necessidade de adaptação às estruturas já existentes. A preservação deste patrimônio, no caso local, está contemplada no III Plano Diretor de Pelotas (Lei Municipal N.º 5.502, de 11/09/2008), mais especificamente no artigo 69, II, que estabelece que os imóveis integrantes do inventário, decorrente de lei própria, estarão protegidos em quatro níveis. Aqui, nos interessa observar o nível 2, que se refere à conservação das fachadas públicas e da volumetria dos edifícios, permitindo intervenções limitadas para viabilizar novos usos.

Inicialmente, esses prédios foram projetados como fábricas, sem previsão de serem utilizados posteriormente pela universidade. Após o fechamento das fábricas, esses edifícios ficaram desocupados. Muito tempo depois é que ocorreu a transformação destes espaços, convertendo-os em campus universitários. Essa metamorfose significou a adaptação do patrimônio industrial para novos usos, como universidades.

Neste sentido, foi verificado que, ao cumprir com a legislação vigente de preservação, as intervenções feitas acabam privilegiando o novo uso, mas de forma precária, por falta de recursos financeiros suficientes para manutenção e preservação do patrimônio. No caso do Campus Anglo, pelas reformas sem fim, tornou-se um espaço no qual as pessoas precisaram se adaptar. No Campus das Ciências Humanas e Sociais (CCHS) também há dificuldades quanto ao concebido, as aberturas de janelas não abrem, o prédio possui somente um acesso de entrada e saída, as divisórias das salas não possuem isolamento acústico, resultado de interferências indevidas em relação ao uso dos espaços para as aulas.

Sobre a preservação concebida, verificou-se que foi parcialmente atingido o objetivo de atender à preservação da fachada e da volumetria. Foram realizadas intervenções, como a inclusão de escadas externas no Campus Porto; no caso do CCHS, foi implementado mais um andar em parte do edifício, sem alteração da volumetria ou da fachada; na Cotada, os últimos andares também foram ampliados, foram feitos mais janelas e aparelhos de ar condicionados foram instalados tendo em vista a viabilização do novo uso; e no prédio da Alfândega, verificam-se pequenas alterações. Em entrevista, um dos usuários destacou que o prédio “demanda tanta reforma, muita coisa que nunca chegou ao que deveria ter chegado, uma década depois, ainda tem muita coisa pendente, e coisas que acho que nunca serão alcançadas com a qualidade que deveria” (Entrevistado TAE 123, 2024).

Quanto ao espaço percebido, pode-se dizer que é correspondente à maneira como as pessoas percebem, por intermédio dos sentidos, o espaço ao seu redor, influenciado por fatores sociais, culturais e históricos. É o espaço que, ligado aos cinco sentidos, mas também à memória, permite o desenvolvimento de toda a prática social. Sobre o percebido, do período da desindustrialização, Vieira descreve:

> No bairro do Porto propriamente dito e no próprio porto que lhe empresta o nome, observa-se uma cidade em ruínas. Grandes construções abandonadas, instalações gigantescas caindo aos pedaços. É assim no antigo Frigorífico Anglo, no Moinho Pelotense, nas Massas Cotada, entre tantas outras instalações que no passado abrigavam a opulência de Pelotas. A visão da paisagem é quase desoladora, um típico cenário surrealista onde a destruição convive com a nostalgia e o abandono. As instalações do porto totalmente entregues à destruição, guardando no cais vazio, não se sabe que esperança (Vieira, 2005, p. 138).

Esses espaços são repositórios de memórias que lembram o trabalho, por vezes precário, marcado pela exploração da mão de obra e pela demissão de um número significativo de trabalhadores, muitas vezes da mesma família, que perderam seu sustento quando as empresas foram fechadas. Além destas memórias, outras marcadas pela rotina, pelo apito das fábricas, pelos cheiros da gordura animal no Anglo e pelas bolachas na Cotada (Goularte, 2021). A respeito da memória urbana, vale destacar que:

> Está sempre se transformando, em virtude de que os grupos que a guardam na lembrança desaparecem. E, mais ainda, que nem toda a memória da cidade está inscrita em formas materiais. Na verdade se eternizam muito mais nos registros e nos documentos, que servem, enquanto memória histórica, para contextualizar as formas materiais resultantes do passado (Vieira, 2013, p. 18).

Ao analisar a dimensão do espaço percebido, onde o corpo representa o principal elemento de concepção dos espaços, revela como as pessoas os percebem, por estar intimamente ligada aos sentidos e aos sentimentos envolvidos. Isso possibilita um diálogo interdisciplinar abrangente, envolvendo diversas áreas como, por exemplo: geografia, história, sociologia, antropologia, museologia, restauro e conservação, arqueologia, arquitetura e urbanismo, engenharia, educação patrimonial, turismo, gestão, direito e política, tecnologia da informação, designers e terapeutas ocupacionais, etc.

Este conjunto de áreas de conhecimento exemplifica a complexidade envolvida na compreensão e na preservação do patrimônio cultural, ao destacar a importância de uma abordagem interdisciplinar para enfrentar os desafios contemporâneos relacionados ao uso e à conservação destes espaços.

Verificaram-se as variadas alterações percebidas no espaço, e, em alguns casos, a atual alienação de alguns usuários, conforme o relatado por um estudante que contou que um colega seu levantou o seguinte questionamento: “porque a universidade construiu um prédio tão esquisito” (Entrevista Discente 411).

A dimensão do Espaço Vivido refere-se ao espaço das representações, ou seja, experimentado por meio de imagens e símbolos que o acompanham. É o espaço pertencente aos indivíduos que moram, que frequentam os espaços. Trata-se do espaço experimentado pela sociedade em função das ações quanto ao uso que se faz no espaço. O vivido pelos antigos trabalhadores que residiam perto e ainda lembram que, quando criança, seus familiares trabalhavam lá. Posteriormente, esses espaços se caracterizam por não terem vida, com o fechamento da empresa, a perda do emprego e pela ociosidade do prédio. Atualmente frequentado por professores, técnicos e estudantes da universidade.

No entanto, ocorrem contradições em relação aos novos usos, pois a dimensão vivida acaba por ter que se adaptar às normativas do que foi concebido e alterado pela reforma. Neste sentido, em entrevista no prédio da COTADA, foi enfatizado:

> A marca Cotada no prédio ficou como uma referência geoespacial de deslocamento. Quando a pessoa diz: vou lá na Cotada, qualquer pessoa, mesmo as que não têm relação com a universidade, sabe onde fica o prédio da Cotada, é perto da Alfândega, para se guiar como referência de espaço na cidade. A importância de deixar o nome como referência geoespacial e de memórias para quem mora no entorno, só ficou o nome, pois quem conheceu a Cotada do lado de dentro da fábrica, se entrar hoje, é muito provável de não reconhecer ela por dentro, somente talvez pelos desníveis. A única marca que ficou é o nome Cotada. De resto, não há referência, ficou um espaço vazio de memória, somente uma carcaça sem marcas do tempo. Parece que é um prédio improvisado, arranjado, adaptado com o que tem. O espaço não foi pensado para isso, ele foi adaptado, é um labirinto de zigue-zague, e não tem restos da memória. Seria importante um memorial, para saberem que lugar é esse que estão pisando. A Cotada merecia um memorial (Entrevistado Discente 111, 2024).

A presente investigação averiguou a preservação do patrimônio industrial e sua valorização, a partir de novos usos, destacando a importância do patrimônio industrial e da sustentabilidade em relação às cidades, tema inserido no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 da Agenda de Sustentabilidade da ONU até o ano de 2030.

Uma das motivações para as intervenções foi a infraestrutura existente, como o sistema viário consolidado, saneamento básico, iluminação pública, energia e serviços de telefonia, transporte coletivo, equipamentos sociais e culturais de diversas naturezas. O descarte desta infraestrutura, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental, é injustificável, sendo assim, a preservação torna-se importante em função da necessidade de diminuir o impacto sobre o ambiente provocado pela produção de bens.

Portanto, o estudo mantém um vínculo estreito com o processo de modernização, sustentabilidade, melhoria e agregação de conhecimentos por meio da preservação do patrimônio industrial, de modo que seja possível conhecer e divulgar a instituição e os aspectos culturais e contraditórios que envolvem o município e a região em que está localizado.

A intervenção, para novos usos do patrimônio edificado, é sempre delicada. Muitas vezes, as memórias são praticamente eliminadas. Neste sentido, em entrevista, foi observado: “Não se pode apagar a história, é importante conhecer a história do lugar e valorizar esse novo uso que está se dando” (Entrevistado Docente 101).

Conclusão

Com base na análise teórica realizada, fica evidente que a paisagem não deve ser apenas compreendida por seus elementos materiais. A complexidade da realidade abrange também as representações simbólicas e outros aspectos que transcendem os sentidos, incorporando a humanidade dos indivíduos que moldam o espaço. Isso aponta para uma abordagem arquitetônica que não só considera as formas físicas e suas possíveis transformações, mas também incorpora suas significâncias simbólicas. Desta forma, é possível uma análise crítica do reuso das formas e novos usos que vão além da materialidade dos objetos, permitindo uma compreensão mais profunda do espaço urbano.

A prática social emerge como resultado do constante embate entre as três dimensões do espaço, frequentemente conflitantes entre si. Compreender essa dinâmica auxilia no planejamento de espaços que atendam às necessidades e desejos daqueles que os habitam, promovendo uma coerência entre a dimensão percebida, vivida e concebida do espaço. No entanto, a falta de reconhecimento do valor e das potencialidades destas estruturas, juntamente com medidas insuficientes de proteção, frequentemente conduzem à sua descaracterização. Isso suscita reflexões sobre as noções de memória e patrimônio, quem as defende e para quem elas servem, reforçando a necessidade de estudos interdisciplinares sobre a memória e a espacialidade urbana.

O estudo de caso realizado destacou a valorização das produções arquitetônicas antigas como afirmativas culturais e identitárias dos lugares, distinguindo-os dos demais. Permite-se, assim, a reprodução de características construtivas nas reconstruções, embora se perceba uma cenarização que, por vezes, transforma o patrimônio em mercadoria consumível, em detrimento de sua expressão genuína da memória da cidade. Contudo, frequentemente, nas reutilizações de patrimônios culturais edificados, observam-se intervenções inadequadas que comprometem a memória do trabalho passado e alteram a paisagem, relegando as memórias a um papel decorativo ou mesmo irrelevante.

A reprodução das fachadas, muitas vezes motivada pela demanda dos órgãos de preservação, coexiste com intervenções internas que visam adaptar o patrimônio aos novos usos. No entanto, é essencial que a restauração, reciclagem ou refuncionalização do patrimônio cultural mantenha o passado presente, inserindo-o na dinâmica das transformações ao longo do tempo.

Em suma, a avaliação das transformações sociais geradas pela reprodução dos espaços sublinha a importância de estudos que visem à preservação deste legado, contribuindo para uma compreensão mais profunda dos conflitos originados pela concepção, vivência e percepção dos espaços, assim como para o desenvolvimento de soluções inclusivas e apropriadas.

Contudo, os desafios enfrentados pelo patrimônio cultural edificado, especialmente na refuncionalização de áreas obsoletas ou antigas paisagens, devem conduzir a uma revitalização da memória e da história socioeconômica. Isso requer uma visão sistêmica e uma compreensão integrada de todas as partes envolvidas, a fim de preservar a memória destes lugares, mesmo quando adaptados para novas funções ao longo do tempo. Considerando o espaço como uma dimensão da experiência humana, é fundamental transmitir esse conhecimento às futuras gerações, evitando que se percam histórias significativas e o sentido para os cidadãos que compartilham seu entorno.

Referências

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis.* São Paulo: Cia das Letras, 1990.

ESSINGER, Cíntia Vieira [et al.]. *Processo de Planejamento Integrado Territórios [recurso eletrônico]: Plano Diretor Político Ambiental 2024-2034 – Metodologia Participativa – Pelotas* Publicações oficiais UFPel, 2022. Acessado em 05 mar. 2024. Online. Disponível em https://guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/handle/prefix/8698/PROCESSO_DE_PLANEJAMENTO_INTEGRADO_TERRITORIOS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

GOULARTE, Daniela Vieira. **Memória, ressignificação e percepção relacionadas ao patrimônio industrial compartilhado entre a cidade e a universidade: o lugar da UFPel no Porto de Pelotas, RS.** 2021.185f. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural/PPGMSPC da Universidade Federal de Pelotas/UFPel, 2021. Acessado em 07 nov. 2023. Online. Disponível em: https://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/prefix/8840

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade.* 1ª Edição portuguesa traduzida a partir da edição original francesa Le Droit à la ville, 3ª edição Editions Economica, Paris, 2000. Traduzido por Rui Lopo. Lisboa, Letra Livre, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio.** Madrid: Capitán Swing Libros, S.L. 2013.

MICHELON, Francisca Ferreira. *Sociedade Anônima Frigorífico Anglo de Pelotas: o trabalho do passado nas fotografias do presente* / Texto e organização de Francisca Ferreira Michelon. – Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, Editora e Gráfica Universitária, 2012. Acessado em 25 out. 2023. Online. Disponível em https://issuu.com/bdlf/docs/sociedade-ano_nima-frigori_fico-anglo-de-pelotas-o

MICHELON, Francisca Ferreira. *Patrimônio Cultural Edificado da Universidade Federal de Pelotas: primeiro estudo.* Org. Francisca Ferreira Michelon. – Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, Editora e Gráfica Universitária, 2013. Acessado em 25 out. 2023. Online. Disponível em https://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/prefix/6501

MICHELON, Francisca Ferreira (Org.). *O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas.* Pelotas: Ed. UFPel, 2019. Acessado em 15 set. 2023. Online. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memorialdoanglo/files/2020/11/Patrimonio-Industrial-UFPel-7-11_compressed-1.pdf

MIRITZ, Cristiane Dittgen. *O patrimônio cultural edificado e sua preservação, novos usos para velhas formas: o caso da UFPel em Pelotas, RS.* 2024. 128f. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural/PPGMSPC da Universidade Federal de Pelotas/UFPel, Acessado em 07 dez. 2024. Online. Disponível em: https://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/prefix/14628

MIRITZ, Cristiane Dittgen; CABRAL, Helen Gularte; VIEIRA, Sidney Gonçalves. Patrimônio industrial requalificado: transformações nos prédios da UFPel e a importância da interdisciplinaridade. In: *Anais do CONGRESSO INTERNACIONAL DE PATRIMÔNIO CULTURAL E SUSTENTABILIDADE - CIPCS.* Anais...Pelotas(RS) UFPel/UCPel, 2024. Acessado em 07 dez. 2024. Online. Disponível em: https://www.even3.com.br/anais/cipcs/886366-patrimonio-industrial-requalificado--transformacoes-nos-predios-da-ufpel-e-a-importancia-da-interdisciplinaridade/

MIRITZ, Cristiane Dittgen; VIEIRA, Sidney Gonçalves. O patrimônio industrial requalificado: análise das transformações no edifício da COTADA pela Universidade Federal de Pelotas. In: *XXV ENPÓS.* Pelotas. 2023. Acessado em 07 dez. 2024. Online. Disponível em: https://guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/handle/prefix/14211/O%20PATRIM%C3%94NIO%20INDUSTRIAL%20REQUALIFICADO.pdf?sequence=1&isAllowed=y

OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de; SILVEIRA, Aline Montagna da. *Entre tramas: as ações do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira e a preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização no sul do Rio Grande do Sul.* In: MICHELON, Francisca Ferreira. (Org.). O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas. 1ed.Pelotas: Editora e Gráfica Universitária, 2019, p. 45-58.

PATRON, Rita. CHAVES, Larissa Patron. A memória e a revitalização urbana da zona portuária da cidade de Pelotas, RS: Uma análise do novo ciclo iniciado com a universidade Federal. *V ENANPARQ*, Salvador, 2018.

PELOTAS. Lei nº 5.502/2008. Institui o III Plano Diretor Municipal e estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial no Município de Pelotas, e dá outras providências. Pelotas, RS, Legislação municipal 2008.

PROPLAN – UFPel, 2019. *História, memória e patrimônio industrial de Pelotas.* Acessado em 10 jan. 2023. Online. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/patrimonioindustrial/o-projeto/patrimonio-industrial-adquirido-pela-ufpel/.

SOSA GONZÁLEZ, Ana María. *A UFPel, a cidade de Pelotas e seu patrimônio industrial: uma reflexão e sistematização a partir do projeto "Memória, identidade e patrimônio industrial adquirido pela UFPel.* MICHELON, Francisca Ferreira (Org.). O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas. Pelotas: Ed. UFPel, 2019. p. 85-160.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. *A cidade e seu centro*. 1 ed. – Curitiba: Appris, 2020.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. *A cidade fragmentada. O planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas.* Pelotas: Ed. da UFPel, 2005.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. As cidades do Prata. Apontamentos para análise de Formação Territorial e Urbana do Extremo Sul do Brasil. Terra Brasilis. *Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, 2013. Acessado em 15 set. 2023. Online. Disponível em: https://journals.openedition.org/terrabrasilis/795?lang=pt

VIEIRA, Sidney Gonçalves. *O Centro Vive. O espetáculo da revalorização do centro de São Paulo: sobrevivência do capitalismo e apropriação do espaço.* Tese (Doutorado Instituto de Geociências e Ciências Exatas) Universidade Estadual Paulista UNESP, Campus de Rio Claro, 2002.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. *Paisagem, patrimônio e memória urbana: a materialização da sociedade nas formas construídas.* In: MICHELON, Francisca Ferreira; TAVARES, Francine Silveira (Org.). Memória e patrimônio: ensaios sobre a diversidade cultural. Pelotas: Ed. da UFPel, 2008. p. 119-147.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. Memória da Cidade e o Lugar. *II SEMINÁRIO DE ESTUDOS URBANOS E REGIONAIS I COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE AS CIDADES DO PRATA.* Pelotas/RS, Brasil. Novembro/2006.

VIEIRA, Sidney. Gonçalves; LIHTNOV, Dione. Dutra. *Pelotas e a sobrevivência do setor terciário: uma vocação histórica.* In: SPOSITO, Maria. Encarnação. Beltrão; FERNANDES, José. Alberto. Brasil e Portugal vistos desde as cidades: as cidades vistas desde o seu centro. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018, p.345-369.

TICCIH-Brasil. *Carta de Sevilha de Patrimônio Industrial.* 2018. Acessado em 29 jan. 2024. Online. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/sempias2023/files/2023/08/4.-Carta-de-Sevilha.pdf

MONOGRAPHIA DO INSTITUTO LAURO SODRÉ(1904) Nas entrelinhas do Patrimônio e da Memória

MONOGRAPHY OF THE LAURO SODRÉ INSTITUTE (1904) between the lines of Heritage and Memory

Lucas Dias de Carvalho[1] e Wanessa Pires Lott[2]

Resumo
O ciclo gomífero em Belém-PA fora marcado pelas intensas transformações urbanas e culturais na parte central da cidade para a elite local, inspiradas nas cidades e comportamento europeus, subsidiadas pela economia da borracha. Além das alterações urbanísticas, houve a constituição de instituições públicas voltadas para a formação de meninos desvalidos, como o Instituto Lauro Sodré. Este disponibilizava oficinas de formações de artífices, dentre as quais destaca-se a de tipógrafo e de impressor, que propiciou a constituição de um acervo de monografias no início dos 1900. Desta maneira, o presente artigo apresenta as relações entre os campos de Patrimônio Gráfico, Memória Gráfica e Patrimônio Industrial, utilizando como fio condutor a 'Monographia do Instituto Lauro Sodré', publicada em 1904, impressa e encadernada nas oficinas do próprio Instituto. O livro foi escolhido para ser analisado por ser um dos primeiros impressos das oficinas e apresentar uma grande diversidade de técnicas de impressão.
Palavras-chave: patrimônio gráfico, memória, cultura de impressão.

Abstract
The rubber extraction cycle was marked by intense urban and cultural shift in elite populated downtown Belém-PA, inspired by European urbanization and cultural behavior, subsidized by the extractive activity. In addition to the urban changes, public institutions, aimed at educating underprivileged boys, were created, such as the Lauro Sodré Institute. It offered workshop for training artisans, such as printing and typography, leading to the creation of a monographs collection in the early 1900s. This article presents the connections between the fields of Graphic Heritage, Graphic Memory and Industrial Heritage, using as a guiding thread the 'Monographia do Instituto Lauro Sodré', published in 1904, printed and bound in the Institute's own workshops. The book was chosen for analysis because it was one of the first printed works from the workshops and presented a great diversity of printing techniques.
Keywords: graphic heritage, memory, print culture.

1 Mestrando em Ciência do Patrimônio Cultural pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências do Patrimônio Cultural (UFPA) e Bacharel em Design (UEPA/2014).
2 Doutora em História pelo Programa de Pós-Graduação em História (UFMG/2017), Mestra em Antropologia pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia (UFMG/2009), Mestra em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Gestão de Cidades (PUC/MG/2005) e Historiadora pela Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (UFMG/1999).

Introdução

Em Belém, o século XIX marca uma série de mudanças que vão definir o desenho e as relações da cidade. O ciclo gomífero foi marcado por uma extensa atividade extrativista que permitiu a entrada de um fluxo intenso de capital. Este significativo acréscimo monetário subsidiou as transformações urbanas e culturais no centro da cidade inspiradas na cultura europeia, que beneficiou a elite local. As transformações tecnológicas também permitiram o desenvolvimento de uma atividade tipográfica diversa na cidade com a criação de quase 500 jornais. Dentre os vários, destacam-se A Província do Pará e Folha do Norte (Santos, 2010).

As novas ideias sobre a formação de novos cidadãos à luz do progresso e do Iluminismo, trouxeram para o Pará os debates parisienses de meados do século XIX sobre educação pública, gratuita, acessível a população. Além desses pontos, as discussões giravam na necessidade do investimento em instituições que promoviam a ciência e a razão. Os diálogos tornaram centrais na política paraense, culminando na criação do Museu Paraense de História Natural e Etnografia (1866) e na Biblioteca Pública do Pará (1871) (Malheiros; Rocha, 2012). Na esteira destes espaços foram criadas instituições filantrópicas voltadas ao acolhimento de crianças desvalidas ligadas à administração da Igreja. Como exemplo, tem-se a Casa das Educandas, o Orfanato Antônio Lemos e o Instituto Gentil Bittencourt. O último foi inaugurado em 1906 sob administração da ordem religiosa Filhas de Santana (Sousa, 2010).

> [No entanto] não havia um consenso claro na burguesia em relação aos objetivos da educação. Alguns a viam como um meio de controle social que deveria inculcar o respeito à autoridade, à família e aos valores religiosos tradicionais – antídoto perfeito para a ideologia socialista, promovida por alguns professores suficientemente imprudentes nos impetuosos dias de 1848. (...) Outros, no entanto, encaravam a educação como uma maneira de levar às massas o espírito dos tempos modernos, inculcando ideais de investigação científica livre, ciência e racionalidade materialistas apropriadas a um mundo de progresso científico e sufrágio universal (Harvey, 2015, p.345).

Após anos de funcionamento das referidas instituições e com o objetivo de expandir a instrução pública de Belém, o governador Paes de Carvalho, em 1894, impulsiona a reformulação do então Instituto de Educandos, criando o Instituto Lauro Sodré (Sousa, 2010). O novo instituto expandiu a capacidade de alunos e reformulou o quadro de atividades, incluindo novas ideias sobre higiene e educação física, com a instalação de aparelhos para ginasticas, bebedouros e mictórios. Os cursos foram divididos entre teóricos - elementar, complementar, ginástica e o secundário - e profissionais, com oficinas de tipografia e impressão, marcenaria, carpintaria, tornearia, funilaria, sapataria e alfaiataria (Monographia do Instituto Lauro Sodré, 1904).

As oficinas de tipografia e impressão renderam um acervo de monografias, as quais atualmente estão disponibilizados digitalmente na seção de Obras Raras da Biblioteca Arthur Vianna. Dentre os sete impressos disponíveis para consulta, o presente artigo seleciona a Monographia do Instituto Lauro Sodré de 1904, devido sua riqueza tipográfica. Por meio da análise deste, é possível apresentar a relação entre os campos de Patrimônio Gráfico, Memória Gráfica e Patrimônio Industrial, o que será trabalhado no primeiro tópico deste artigo. Na sequência, a análise da Monografia em questão, dará pistas da construção da identidade dos impressos do Instituto Lauro Sodré produzidos no início do século XX. É importante destacar, que este artigo apresenta apontamentos introdutórios, que serão melhor desenvolvidos após o estudo dos demais impressos

do Instituto Lauro Sodré, a saber: Chronicas de Igarapé-Miry (1904), Instituto Gentil Bittencourt (1906), Almanach Paraense (1906), A Villa do Pinheiro (1906), Relatório Instituto Prata (1909) e Revista da Faculdade Livre de Direito do Estado do Pará (1909). Por meio da posterior análise conjunta do acervo, a percepção da identidade das produções do Instituto Lauro Sodré será desvelada.

A metodologia do estudo se pautará na teoria da Análise Gráfica, desenvolvida por Villas-Boas (2009), na qual "a prática da análise crítica de projetos de programação visual no que se refere na organização de seus elementos visuais (...) levando-se em conta suas variáveis históricas" (Villas-Boas, 2009, p.31). Desta maneira, há a interpretação das características físicas do objeto, bem como da estrutura organizacional e da relação entre os elementos. A metodologia também se volta para as questões tipográficas, composições cromáticas, grafismos, imagens e seus tratamentos.

A escolha da teoria se fez por ser uma metodologia voltada ao estudo dos desenhos e grafismos como formas expressivas e estruturantes do pensamento visual. Essa abordagem propõe uma leitura atenta dos elementos gráficos como linha, ritmo, composição, repetição, variação, entre outros, presentes em produções visuais. A proposta metodológica parte do reconhecimento de que os grafismos não são apenas uma etapa preliminar do projeto ou da obra final, mas um campo autônomo de significação. Desta maneira, é possível identificar os elementos gráficos como gestos cognitivos e formas de linguagem, sendo possível apontar para modos de ver em uma dada época.

Ao analisar os elementos gráficos de forma mais profunda, busca-se compreender como ele organiza o espaço, como os elementos se articulam e que tipo de lógica está sendo operada no documento. A metodologia alia observação visual e a sensibilidade interpretativa, valorizando aspectos como a qualidade do traço, a estrutura compositiva, a recorrência de formas e a narrativa visual.

A escolha da Análise Gráfica também se fez por esta estar em um campo ampliado de práticas interdisciplinares, no qual arte, educação, antropologia, arquitetura se cruzam. Ela convida à construção de olhares atentos à diversidade dos modos de expressão gráfica e às potências poéticas do desenho como forma de pensamento. Ao invés de buscar significados fixos ou classificações formais, essa metodologia aposta na abertura à alteridade do traço e à valorização de saberes gráficos plurais.

Não obstante a riqueza que a metodologia se propõe, por este estudo ser um produto inicial de uma dissertação de mestrado em curso, as contribuições de Villas Boas serão tomadas de maneira mais contundente em escritos posteriores.

Entrelinhas do patrimônio e da memória

Memória gráfica

No campo do Patrimônio o conceito de memória é recorrentemente acessado por meio de suportes, ou seja, os artefatos servem como ponto de partida para as lembranças. "Nada melhor do que um vestígio material do fato – uma prova, no sentido policial – para estabelecer que algo tenha acontecido de um jeito e não de outro" (Cardoso, 2016, p.54). Dentre os artefatos capazes de acessar as memórias estão os gráficos. Estes fazem parte do cotidiano, entremeando-se no arcabouço estético e comunicacional das sociedades e possibilitando a criação de memórias e identidades coletivas. Placas de identificação em transporte público, panfletos publicitários, rótulos de produtos no mercado, jornais, entre muitos outros exemplos, são parte de uma paisagem visual, comunicando com usuários efêmeros. Esse conjunto de possibilidades visuais pode ser definido como Memória Gráfica, resultando hoje em um campo de pesquisa importante para o escopo do Patrimônio (Farias, 2016). Ao tomar a Monographia do Lauro Sodré como um artefato gráfico é possível percebê-la como um produto cultural que representa "as práticas sociais, políticas, econômicas e tecnológicas vigentes em cada momento histórico" (Fonseca, 2021, p.12), se mostrando relacional o campo da Memória Gráfica e do Patrimônio.

Patrimônio industrial

A ideia de Patrimônio consolida-se na França após a Revolução de 1789, devido a demanda de política de restauração e conservação de monumentos e objetos destruídos pelos revolucionários (Choay, 2006). Posteriormente há uma expansão significativa da ideia de Patrimônio no ocidente, tendo como conceito chave as definições de valores dos monumentos, que, por sua vez, trouxe à tona questionamentos em relação aos objetos apropriados para serem conservados/restaurados.

> A questão primordial do que, se é que realmente há algo, estamos identificando, restaurando e conservando entre os 'objetos materiais do cânone europeu', além de uma série de objetos selecionados de acordo com os valores de uma burguesia com alto poder aquisitivo que alcançou sua apoteose na Europa do século XIX e que foram mantidos pelo mercado de arte desde então (Cosgrove, 1994 *apud* Viñas, 2020, p.31) (destaque do autor).

Desta maneira, passou-se a considerar no pós-guerra as obras de arte como o objeto prioritário da restauração e essa limitação ocasionou em diversas barreiras para outros objetos que pudessem ser validados, como, por exemplo, os objetos industriais.

> separar as manufaturas industriais das obras de arte (...) nos deixa inquietos (...); tampouco [fica claro] de que lado da fronteira estão os objetos industriais aos quais se lhes concede a posteriori o status de obra de arte, o que se pode fazer conceitualmente com os objetos que não são nem tipicamente industriais nem são obras de arte ordinárias (Jiménez, 1998 *apud* Viñas, 2020, p.34).

Aliada a esta limitação em torno do que é obra de arte, há o conceito de histórico, o que levou à debates na Convenção de Haia (1954). Pela primeira vez foi introduzido o conceito de bens culturais ou patrimônios culturais (*cultural heritage* ou *cultural property*, no original, em inglês) ou ainda bens de interesse cultural, dentro do qual cultura pode ser observada no sentido antropológico, ampliando significativamente a ideia de Patrimônio.

> testemunhos tangíveis e intangíves da atividade industrial – fábricas, centrais elétricas, ferrovias, gestos e gestos técnicos, tradições e saberes populares etc. – são lugares de memória e que eles carregam um valor identitário para diversas comunidades (Rosa, 2011, p.1).

No entanto, apenas na década de 1980 com a IV Conferência Internacional sobre a Conservação dos Monumentos Industriais que surge um órgão formalizado para tratar do Patrimônio Industrial: o Comitê para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCH) (Rosa, 2011). O TICCIH - acrônimo em inglês para *The International Comittee for the Conservation of the Industrial Heritage* – publicou em sua Assembleia Geral trienal em 2003 a Carta de Nizhny Tagil com a seguinte definição:

> o património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (Carta de Nizhny Tagil, 2003, p.3).

A carta de 2003 também versa sobre uma série de valores que envolvem o tema, como o valor social - intrínseco a formação das identidades -, valor científico e tecnológico, valor estético, os quais decorrem dos valores universais que caracterizam um Patrimônio e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais. Traz ainda a questão da raridade como uma característica que atribui valor especial. Além dos valores, também são colocadas algumas linhas guias, onde se discorre sobre a importância da identificação, investigação e do inventário; proteção legal; manutenção e conservação; educação e formação; e apresentação e formação (Carta de Nizhny Tagil, 2003)

Outro documento importante é o aprovado pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) na 17ª Assembleia Geral de 2011, no qual são definidos os Princípios conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial ou, como ficou conhecido, Os Princípios de Dublin, fazendo referência à cidade onde foi publicado. O documento reconhece a fragilidade do Patrimônio Industrial e a urgência na expansão do conhecimento para a sua conservação. Para isso descreve 14 princípios - divididos em 4 partes - para a proteção, valorização e conservação do patrimônio industrial.

Os Princípios de Dublin trazem uma definição mais abrangente que a Carta de Nizhny Tagil, reforçando a conexão dos Patrimônios Industriais com os meios que lhes cercam, seja cultural ou natural. Expande, ainda, o conceito de Patrimônio, alcançando outras dimensões como “os saber-fazer técnicos, a organização do trabalho e dos trabalhadores, ou um complexo legado de práticas sociais e culturais resultantes da influência da indústria na vida das comunidades”, e também que a diversidade dos sítios de Patrimônio deriva das “suas funções, das suas formas, e da sua evolução ao longo do tempo”, fazendo também a ligação entre o material - equipamentos, documentos, estruturas - e o imaterial - costumes, memórias (Princípios de Dublin, 2011, p 02).

Nas seções a seguir, delimita princípios de estudo e compreensão, eficiência da proteção e conservação, manutenção, e apresentação e comunicação dos valores patrimoniais, aumentando a conscientização e angariando apoio a educação e a investigação. Na esteira da ampliação do entendimento do Patrimônio, foram necessárias segmentações que abrangem de maneira pertinente campos que até então estavam subjugados. Dentre estes, destaca-se o Patrimônio Gráfico, que apresenta um diálogo pertinente com o Patrimônio Industrial.

Patrimônio gráfico

Apesar de citados como bens culturais, a relação dos livros ou acervos bibliográficos não é tão explícita quando se trata de políticas de conservação e restauro. Assim, pode-se dizer que o Patrimônio Gráfico vive uma realidade de indefinição em relação às políticas de Patrimônio Cultural no Brasil.

Mas como definir Patrimônio Gráfico? A discussão pode partir de duas visões: a partir do objeto, ou seja, produtos da cultura escrita e impressa, documentos gráficos como livros, documentos de arquivos e obras de arte; mas também é possível olhar a partir dos meios de produção - máquinas, técnicas, pessoas. Existe um abismo entre o que foi conservado dos produtos e dos meios: acervos bibliográficos muito valiosos compõem coleções imensas de bibliotecas, museus e arquivos, enquanto as máquinas tipográficas, as técnicas de impressão, os insumos e os homens e mulheres por trás da produção, acabam por serem invisibilizados (Ultsch e Queiroz, 2019).

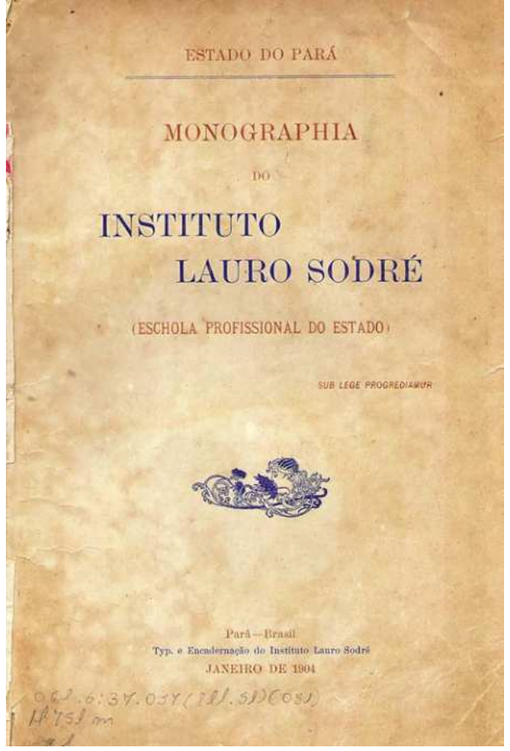
> Apesar de suas volumosas máquinas e da concretude de seu chumbo, o patrimônio gráfico se apresenta, muito frequentemente, como um patrimônio invisível. Invisível porque é, em grande medida, constituído pelos gestos e saberes imateriais que dão forma e visibilidade aos impressos; invisível porque estes gestos e saberes, efêmeros por natureza, se escondem por detrás da forma acabada dos objetos; porque estes mesmos gestos desaparecem, desta vez simbolicamente, por detrás dos poderes das letras; patrimônio invisível, finalmente, porque é negligenciado pelas instâncias responsáveis pela preservação do patrimônio cultural (Ultsch e Queiroz, 2019, p. 21).

Esse olhar expandido sobre o Patrimônio Gráfico se torna muito importante quando se questiona a quem cabe a responsabilidade sobre a salvaguarda. Por um lado, temos bens tangíveis - como livros, por exemplo - e de outro, a intangibilidade das técnicas e processos de produção que faziam parte de um contexto de cultura gráfica, as quais, muitas vezes, desaparecem junto às máquinas (Gravier, 2019).

O quão possível é decodificar os costumes, saberes e gestos a partir de artefatos gráficos? A ideia de que um objeto é uma fonte histórica e cultural tem uma relação intrínseca com os estudos da História Nova. Esta linha de pensamento contemplou um novo entendimento em relação aos fatos sociais, como um contraponto ao positivismo histórico, apoiada na interdisciplinaridade (Fernandes *et al*, 2021).

Por muito tempo, voltando à ideia da invisibilidade, um livro, assim como outro qualquer artefato gráfico, tinha seu valor dado ao conteúdo que carregava, sendo o objeto em si ora tratado como colecionável - por sua raridade, por exemplo - ora negligenciado como um todo. A noção positivista, tomada em cercas do século XIX, entendia documento, genericamente, como texto, tendo uma predominância em documentos voluntários, cuja vocação inicial é a de serem suportes físicos de informações a serem registradas, como certidões de nascimento ou escrituras. Há também a definição de documentos involuntários, como uma letra de música que, mesmo não tendo a mesma vocação, contém informações relevantes sobre o contexto na qual foi escrita, sendo um suporte indireto de informação (Meneses, 1980).

Um livro, portanto, pode ser considerado um documento voluntário, mas carrega em si dados invisíveis, codificados nas suas entrelinhas. Digitais, impressas, assim como as letras, as quais carregam informações que vão além do que foi previsto no documento inicial. Cada decisão tomada em cada tipo móvel posicionado, entintado e pressionado com um papel, são marcados pelas relações sociais que permeiam os processos gráficos e outros elementos, os quais se ligam em uma teia de significados. Os costumes e os saberes envolvidos na prática das oficinas tipográficas, assim como as pessoas - crianças desvalidas, professores, mestres, contramestres, diretores e figuras políticas - atravessam um processo industrial, cujo objetivo, muitas vezes, era - e ainda é - o de diminuir a presença humana, replicando de maneira massiva um objeto.


ESTADO DO PARÁ

MONOGRAPHIA

DO

INSTITUTO

LAURO SODRÉ

(ESCHOLA PROFISSIONAL DO ESTADO)

SUB LEGE PROGREDIAMUR

Pará—Brasil

Typ. e Encadernação do Instituto Lauro Sodré

JANEIRO DE 1904

Figura 1 – Folha de rosto da Monographia do Instituto Lauro Sodré. Fonte: Obras Raras/FCP.

Diante desta breve explanação sobre Memória e Patrimônio, no âmbito do Patrimônio Industrial e da Memória Gráfica, é relevante analisar um objeto que permite esta análise intercruzada: a Monographia do Instituto Lauro Sodré de 1904.

Monographia do Instituto Lauro Sodré

A Monographia do Instituto Lauro Sodré está localizada no acervo de Obras Raras da Biblioteca Arthur Vianna, em Belém do Pará, totalmente digitalizada e disponível ao público. Tem 156 páginas, as quais imprimem os detalhes sobre o Instituto em texto, gravuras e fotografias. Em sua maior parte, foi impresso em preto e branco, tendo sua folha de rosto sido impressa colorida, em azul e vermelho, com o cabeçalho indicando a autoria - Estado do Pará - com todos os elementos centralizados, exceto pelo nome Instituto Lauro Sodré, deslocado como uma forma de destacar, sendo impresso em azul, causando maior contraste com a folha agora amarelada. O título é acompanhado de um subtítulo - Eschola Profissional do Estado - e a frase em latim sub lege progrediamur - vamos proceder de acordo com a lei - em capitulares e alinhada à direita da folha. Ao fim da página, a indicação da produção: Typ. e Encadernação do Instituto Lauro Sodré.

A primeira página inicia com um texto transcrito do jornal anual do próprio Instituto - de 15 de janeiro de 1902 - o qual aborda as qualidades do governador, à época, Augusto Montenegro, acompanhado de uma gravura que o retrata, assinada por Victor Mancini.

Na segunda página, temos a primeira a fotografia do impresso, a fachada do Instituto, a qual a impressão é atribuída à Typ. Aillaud e Cia., identificada como uma tipografia localizada em Paris. São, no total, 16 fotografias, em páginas duplas, todas atribuídas à mesma tipografia. É interessante notar que, apesar de, ao fim do século XIX, já ser uma tecnologia amplamente utilizada, a reprodução fotográfica ainda não era um processo muito utilizado na indústria gráfica. Seu uso foi popularizado por estímulo da utilização em jornais, especialmente após a evolução na técnica de fotogravura, a qual conseguiu uma reprodução exata das imagens através do uso de retículas, a partir de 1880 (Araujo, 2019).

Figura 2 – Gravura do Governador Augusto Montenegro, com assinatura de Victor Mancini. Fonte: Obras Raras/FCP.

Tendo como base a descrição da obra, é possível analisar no que tange a diversidade de técnicas empregadas já em um dos primeiros impressos das oficinas gráficas do Instituto. Desde litogravuras, passando por reprodução de fotografias, mas também a diversidade de famílias tipográficas empregadas no corpo do texto, desde serifadas - romano, como a Bodoni, apresentada no título da folha de rosto e no corpo do texto -, serifadas condensadas - nos títulos de capítulos -, sem serifa - em alguns subtítulos, como apresentado nos decretos do capítulo III -, até tipos caligráficos - no cabeçalho de início dos capítulos.

Apesar da identificação de tais objetos gráficos, o objetivo de análise deste artigo vai além e utiliza dos elementos da Monographia como um fio condutor para um entendimento mais integral do Patrimônio. Assim, ao observar as entrelinhas do impresso é possível fazer diversos questionamentos sobre o contexto no qual estavam inseridos. Os impressos não são separados do meio em que são produzidos, e podem ser analisados do ponto de vista cultural como uma obra de arte.

> Não há maneira de se determinar com precisão científica, em que medida, num caso dado, esses elementos da forma é o que recebe ênfase. Portanto, não e pode e não se deve tentar definir o momento preciso em que o veículo de comunicação ou aparelho começa a ser obra de arte. Se escrevo a um amigo, convidando-o para jantar, minha carta é, em primeiro lugar, uma comunicação. Porém, quanto mais eu deslocar a ênfase para a forma do meu escrito, quanto mais ele se tornará uma obra de caligrafia; e quanto mais eu enfatizar a forma de minha linguagem (poderia até chegar a convidá-lo por meio de um soneto), mais a carta se converterá em uma obra de literatura ou poesia (Panofsky, 2020, p.32).

Impressos podem, então, de maneira não intencional, tornar-se obras de arte através da reflexão sobre como eles tomam forma. Panofsky (2020) ainda traz a ideia de que a ‘experiência estética’ é realizada ao unir três elementos: a forma materializada, o tema e o conteúdo.
Ao sobrepor essa ideia com os estudos sobre Memória Gráfica, é possível fazer

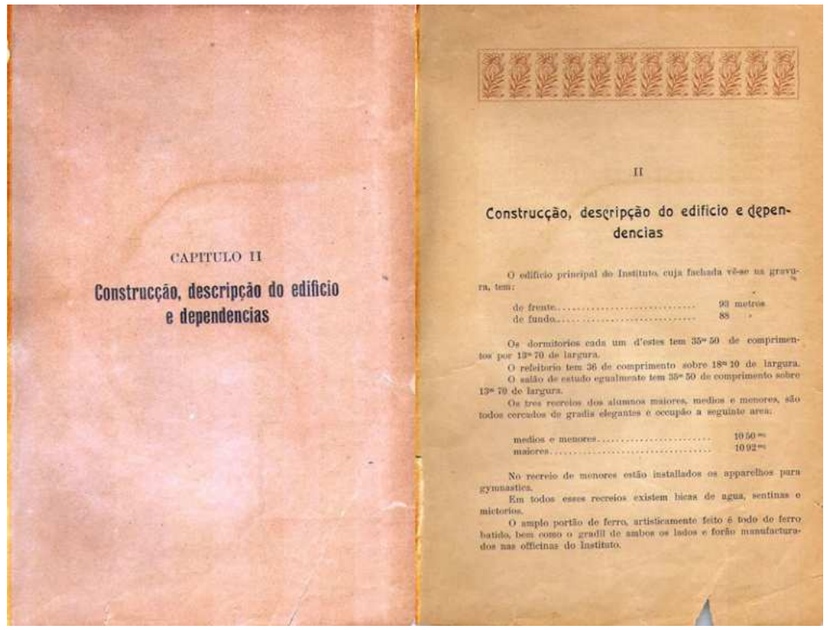
Figura 3 – Reprodução fotográfica da fachada do Instituto Lauro Sodré, feita pela Typ. Aillaud e Cia. Fonte: Obras Raras/FCP.

uma relação com os três campos principais nos quais a obra se subdivide. A Cultura Material é associada a forma como os impressos se dão, nos materiais e técnicas empregados, os entendendo não como artefatos puramente visuais e sim como objetos que transmitem informação visual; a Cultura de Impressão, a qual observa as maneiras de produção dos artefatos gráficos, além do conteúdo que os mesmos carregam; e a Cultura Visual, que compartilha, com o campo da memória gráfica, o interesse na compreensão em como a sociedade produz formas visuais e como ela se reflete em tais imagens e formas (Farias, 2016).

A forma, o tema e o conteúdo, porém, não existem em um vácuo como obras, mas sim dentro um contexto maior, uma estrutura espaço-temporal, a qual Panofsky (2020) refere-se como o cosmo da cultura, expandindo a observação sobre a obra ao entender o quadro de referência no qual um fenômeno histórico está inserido. É importante, portanto, compreender, além de como um artefato gráfico foi produzido, mas também, quando e por quem.

A intangibilidade do Patrimônio Gráfico é acentuada pela invisibilidade desses dados, muitas vezes máquinas, peças de chumbo, papeis, pessoas e saberes sendo igualmente efêmeros. O objetivo da pesquisa é, de certa forma, revelar essas interações, recuperando uma memória, a qual não existe separada do presente.

> Apesar de suas volumosas máquinas e da concretude de seu chumbo, o patrimônio gráfico se apresenta, muito frequentemente, como um patrimônio invisível. Invisível porque é, em grande medida, constituído pelos gestos e saberes imateriais que dão forma e visibilidade aos impressos; invisível porque estes gestos e saberes, efêmeros por natureza, se escondem por detrás da forma acabada dos objetos; porque estes mesmos gestos desaparecem, desta vez simbolicamente, por detrás dos poderes das letras; patrimônio invisível, finalmente, porque é negligenciado pelas instâncias responsáveis pela preservação do patrimônio cultural. (Ultsch e Queiroz, 2019, p.21).


CAPITULO II

Construcção, descripção do edificio e dependencias

II

Construcção, descripção do edificio e dependencias

O edificio principal do Instituto, cuja fachada vê-se na gravura, tem:

de frente..... 93 metros
de fundo..... 88 "

Os dormitorios cada um d'estes tem 35m 50 de comprimento por 13m 70 de largura.

O refeitorio tem 36 de comprimento sobre 18m 10 de largura.

O salão de estudo egualmente tem 35m 50 de comprimento sobre 13m 70 de largura.

Os tres recreios dos alumnos maiores, medios e menores, são todos cercados de gradis elegantes e occupão a seguinte area:

medios e menores..... 1050m
maiores..... 1092m

No recreio de menores estão installados os apparelhos para gymnastica.

Em todos esses recreios existem bicas de agua, sentinas e mictorios.

O amplo portão de ferro, artisticamente feito é todo de ferro batido, bem como o gradil de ambos os lados e forão manufacturados nas officinas do Instituto.

Figura 4 – Exemplo de diferentes famílias tipográficas. Fonte: Obras Raras/FCP.

Um livro, então, pode ser um documento que extravasa o próprio conteúdo, suscitando questionamentos os quais podem elucidar o contexto sociocultural no qual foi produzido. A noção de que um artefato gráfico pode ser entendido como uma fonte histórica e cultural tem sua gênese nos estudos da História Nova, a qual apresentou, como contraponto às ideias positivistas do século XIX. Desta forma, há uma história das sensibilidades, como uma nova forma de interpretação dos fatos sociais de maneira interdisciplinar (Fernandes *et al*, 2021).

> A compreensão desta realidade, ou seja, de que estudar arte é explorar uma sensibilidade; de que esta sensibilidade é essencialmente uma formação coletiva; e de que as bases de tal formação são tão amplas e tão profundas como a própria vida social, nos afasta daquela visão que considera a força estética como uma expressão grandiloquente dos prazeres do artesanato. Afasta-nos também da visão a que chamamos de funcionalista, que, na maioria das vezes, se opôs à anterior, e para a qual obras de arte são mecanismos elaborados para definir as relações sociais, manter as regras sociais e fortalecer os valores sociais (Geertz, 2012, p.103)

É possível então observar a formação de um livro como um objeto feito à muitas mãos, formando uma pequena rede de significados em si, um microcosmo de cultura. A Monographia do Instituto Lauro Sodré, portanto, não é uma ilha, mas sim uma possibilidade de compreender, mesmo que um fragmento, da vida social de uma Belém mítica, através do que é revelado da sua vida social, em seu conteúdo, mas também nas próprias mãos que o produziram.

Considerações finais

O patrimônio gráfico - artefatos gráficos, saberes e maquinário - está diretamente associado à cultura que o rodeia. Trata-se de uma história contada à muitas mãos que tocam o papel, entintam as máquinas e imprimem suas digitais em produtos

INSTITUTO LAURO SODRÈ

A composição d'este livro foi feita pelos alumnos Raymundo Machado, Joaquim Mello, Miguel Silva, Thomaz Marinho.

A paginação pelo alumno Raymundo Machado e operario Carolino Lopes.

A impressão pelo alumno Mauricio Vernin.

A encadernação pelos alumnos João Pimentel, Amadeu Paraguassú, Malachias Odilon e José Figueiredo.

Figura 5 – Colofão da Monographia do Instituto Lauro Sodré. Fonte: Obras Raras/FCP.

gráficos industriais. Ao analisarmos um artefato, como um livro, desvelamos em suas entrelinhas as relações sociais que permeiam a produção do mesmo. As mãos que o produzem, os corpos que ocupam os espaços e os saberes que são compartilhados.

A Monographia do Instituto Lauro Sodré é especial, nesse sentido. Em seu conteúdo temos acesso aos processos formadores da própria oficina onde foi impresso, assim como seus objetivos enquanto instrumento dito civilizatório. São reveladas também as mãos que o produziram, em seu colofão, ao final do livro: composição por Raymundo Machado, Joaquim Mello, Miguel Silva e Thomaz Marinho; paginação por Raymundo Machado e Carolino Lopes; impressão por Mauricio Vernin; e encadernação por João Pimentel, Amadeu Paraguassú, Malachias Odilon e José Figueiredo; alunos, crianças ditas desvalidas, que, à muitas mãos nos deixaram uma obra de arte tipográfica a ser analisada e preservada.

A discussão em torno da salvaguarda do patrimônio gráfico, hoje, chega no que vai além do artefato impresso, ao tentar alcançar e preservar os meios de produção e o conhecimento que os permeiam, criando uma teia de novos significados.

Referências

ARAÚJO, Emanuel. *A Construção do Livro: princípios da técnica de editoração.* Rio de Janeiro, RJ. Lexikon Editora, 2014.

BEZERRA NETO, José Maia. *Estado, Igreja e Instrução Pública*. Curitiba, PR. Editora CRV, 2021.

FARIAS, Priscila. *Estudos sobre Tipografia: letras, memória gráfica e paisagens tipográficas.* 2016. Tese de Livre-Docência - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

GEERTZ, Clifford. *O Saber Local: Novos ensaios em antropologia interpretativa.* Petrópolis, RJ. Editora Vozes, 2012.

FERNANDES, Rosane; BANDEIRA, Dione; CARELLI, Mariluci. *Entre coisas colecionadas e coleções musealizadas: funções e valores da materialidade histórica.* Estudios Históricos Uruguay, nº 26, Diciembre, 2021.

HARVEY, David. *Paris, capital da modernidade.* São Paulo, SP. Editora Boitempo, 2015.

MALHEIROS, Rogerio; ROCHA, Genylton. *Instrução, ciência e civilização: a província do grão pará e as influências francesa e estadunidense nas questões educacionais (1860 a 1870)*. Revista HISTEDBR On-line, Campinas, nº 48, p. 77-92 Dez.2012.

PANOFSKY, Erwin. *Significado nas Artes Visuais.* Editora Perspectiva, 2020.

RIBEIRO, Darcy. *O Processo Civilizatório: Estudos de Antropologia da Civilização.* Petrópolis, RJ. Editora Vozes, 1987.

SANTOS, Luiz Cezar Silva dos. *publiCIDADE belle époque: A mídia impressa nos periódicos da cidade de Belém entre 1870-1912.* 2010. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Estudos Pós-Graduados em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

SOUSA, Celita. *Traços de compaixão e misericórdia na história do Pará: instituições para meninos e meninas desvalidas no século XIX até início do século XX.* 197 f. Tese (Doutorado em Educação) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

PARÁ. Estado. *Monographia do Instituto Lauro Sodré. Belém: Typ e Encadernação do Instituto Lauro Sodré, 1904.* Disponível em https://obrasraras.fcp.pa.gov.br /publication/file/livros/monographiadoinstitutolaurosodre1904/. Acesso em: 28 dez. 2024.

PARÁ. Estado. *Relatório 1899 – Instituto Lauro Sodré. Milano: F. Chiatt & C, 1899.* Disponível em https://obrasraras.fcp.pa.gov.br/publication/relatorio-1899-instituto-lauro-sodre/. Acesso em: 28 dez. 2024

UTSCH, Ana; QUEIROZ, Sônia. *Cultura Gráfica e Patrimônio: museus em ação. In: Encontros em Torno de Tipos.* Belo Horizonte, MG. Editora UFMG, 2019.

MUSEU DA USINA
Um Retrato do Abandono e das Disputas Imobiliárias

MUSEU DA USINA
A Portrait of Neglect and Real Estate Disputes

Claudia Aparecida de Souza Ferreira[1] e Lesy Duarte de Andrade[2]

Resumo
O Museu da Usina, localizado em Imbituba, Santa Catarina, é um símbolo da história industrial brasileira e um testemunho da evolução urbana da região. No entanto, sua trajetória recente é marcada por disputas imobiliárias, descaso do poder público e a suspensão de suas atividades, levantando questões sobre a preservação do patrimônio cultural, a verticalização no entorno do bem tombado e a pressão do mercado imobiliário. Este artigo busca relatar o breve histórico do museu, analisar as tensões em torno de sua preservação e do seu entorno. O artigo conclui que a verticalização, quando implementada de maneira equilibrada, pode impulsionar a vitalidade urbana e contribuir para a preservação do patrimônio cultural; no entanto, seu excesso representa uma ameaça à identidade coletiva e à memória histórica.
Palavras-chave: Museu da Usina, patrimônio industrial, verticalização, pressão imobiliária, insolação, desenvolvimento urbano.

Abstract
The Museu da Usina, located in Imbituba, Santa Catarina, is a symbol of Brazil's industrial history and a testament to the region's urban evolution. However, its recent trajectory has been marked by real estate disputes, government neglect, and the suspension of its activities, raising questions about the preservation of cultural heritage, verticalization around the listed site, and the pressure of the real estate market. This article aims to recount the brief history of the museum and analyze the tensions surrounding its preservation and its surroundings. The article concludes that verticalization, when implemented in a balanced manner, can enhance urban vitality and contribute to the preservation of cultural heritage; however, its excess poses a threat to collective identity and historical memory.
Keywords: Museu da Usina, industrial heritage, verticalization, real estate pressure, sunlight study, urban development.

1 Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela UFSC, com pesquisa focada em patrimônio cultural e urbanismo. Especialista em Assessoria Técnica em Habitação de Interesse Social) pela UFSC. Bacharel em Arquitetura e Urbanismo (UDESC) e Ciências Náuticas (CIAGA). Atua como arquiteta na Prefeitura de Imbituba e participa de projetos de valorização do patrimônio cultural, como o "Sarilhos da Lagoa". Interesses de pesquisa incluem espaço urbano, maritimidade e patrimônio cultural.
2 Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFSC, com ênfase em Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável e Planejamento de Transportes. Tem experiência em mobilidade urbana, desenvolvimento sustentável e regularização fundiária com participação em congressos e publicações na área.

Figura 1 – Usina Termelétrica de Imbituba. Imagem: Elton Silveira , 2024. Disponível em: https://www.instagram.com/p/DCKX5T2p5ve/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA==

Breve Histórico do Museu da Usina

A Usina Termelétrica de Imbituba (Figura 1), pioneira na produção de energia elétrica em Santa Catarina, foi projetada em 1917 e inaugurada em 1923 (Santanna, 2016). Sua arquitetura robusta, composta por três corpos centrais, salões subterrâneos e túneis, reflete a relevância histórica e tecnológica do empreendimento. A construção vinculou-se à crise da firma Lage & Irmãos, cujos navios enfrentaram escassez de combustível após a Primeira Guerra Mundial, inviabilizando o comércio de cabotagem, sua principal fonte de renda. Sob liderança de Henrique Lage, sediado no Rio de Janeiro, os empresários redirecionaram investimentos para o sul catarinense, aproveitando incentivos federais. Adquiriram assim maquinários para lavagem de carvão, incluindo uma usina elétrica a vapor importada dos Estados Unidos (Neu, 2013).

As iniciativas de Henrique Lage impulsionaram o desenvolvimento de Imbituba no início do século XX, com a construção de infraestrutura estratégica: armazéns, prédios administrativos, barragens, redes hídricas, arruamentos, habitações operárias, granja e hotel (Martins, 1978). Nesse contexto, o Complexo da Usina Termelétrica (1917) posicionou-se como eixo central , localizado entre a Ferrovia Tereza Cristina, o Porto de Imbituba e a Indústria Cerâmica local. Essa articulação logística potencializou seu papel pioneiro: foi a primeira usina catarinense a gerar energia elétrica a partir de carvão mineral, contribuindo indiretamente para o declínio da caça às baleias ao substituir o óleo animal como fonte energética.

Sua sólida e moderníssima edificação, para a época, é formada por três corpos centrais, um saldo subterrâneo e dois tuneis. Um deles, com trilhos, para que caçambas adentrassem e recolhessem as cinzas ainda fumegantes quando abertas as comportas das caldeiras. As cinzas provenientes da queima do carvão eram depositadas em valas externas. Posteriormente, já frias, eram utilizadas na recuperação de ruas e estradas. O outro túnel, com tubulação ainda existente, levava água da lagoa próxima, sugada por uma bomba até as caldeiras, para a condensadora de vapor. Dai a lagoa ser conhecida por "Lagoa da Bomba" (Santanna, 2016, p.160).

A transição para o carvão mineral no século XIX impactou significativamente a redução da caça às baleias e do uso de seu óleo como fonte energética. Originalmente, o óleo de baleia era essencial para iluminação, lubrificação e fins industriais. Contudo, a exploração de carvão mineral e o avanço tecnológico na extração de derivados do petróleo reduziram drasticamente sua demanda (Pereira, 2014). O carvão, mais barato e abundante, tornou-se predominante e era utilizado como combustível para máquinas a vapor como a Usina Termelétrica de Imbituba.

(...) somente a escassez de baleias e o desinteresse comercial acabaram com este banho de sangue, pois o Brasil nunca respeitou a proteção integral da espécie imposta pela Primeira Convenção Internacional para a Regulamentação à caça à Baleia, assinada no ano de 1935. A última baleia franca morta em águas brasileiras foi arpoada na Praia de Imbituba no ano de 1935. Com ela morria uma indústria que foi tão importante para a economia dos povoados costeiros do Brasil, quanto desastrosa para a espécie (Sefton, 1998 ***apud*** Martins, 2017, p.263).

Em 1961, a usina foi convertida em subestação da Sociedade Elétrica de Capivari (SOLSTECA), distribuindo energia para o distrito até 1971, quando investimentos federais na Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) a tornaram obsoleta, levando à sua desativação definitiva (Santanna, 2016, p. 162).

Em 1987, a "Chuva de Pedra" (Figura 2), evento imortalizado no cordel *Catástrofe Imbitubense* , danificou o prédio. Apesar disso, em 1988, sob direção de Gilberto Barreto (Companhia Docas), o espaço foi restaurado e transformado no Museu da Cidade e do Porto, vinculado à PORTOBRAS. Com a extinção desta em 1990, o museu entrou em ciclo de abandono: sofreu vandalismos e deterioração estrutural (Santanna, 2016, p. 164).

Em 2011, Barreto, atuando no Conselho de Autoridade Portuária, propôs o desmembramento da Usina da área portuária para transferi-la à Prefeitura de Imbituba, mas o processo não foi concluído. Em 2013, com a criação da Secretaria Municipal de Cultura e a aprovação do Sistema Municipal de Cultura, a situação do patrimônio histórico, incluindo a Usina, foi debatida publicamente. Na época, o espaço era parcialmente utilizado pela Companhia Teatral Desmontagem Cênica[3] (Prefeitura de Imbituba, [S.D]). De acordo com Santos (S.D, ***apud*** CULTURAVIVA.ORG, [S.D) ;

(...) O espaço estava totalmente abandonado e depredado, e necessitava de algumas adaptações para reutilização, porém os Desmontagens mais uma vez mostraram sua força de vontade. Reuniram amigos e familiares e convidaram a comunidade para um mutirão de limpeza, com o apoio de algumas pessoas e comerciantes locais conseguimos os materiais para instalação elétrica, hidráulica e pintura interior da sala que seria utilizada.

Com o término da concessão do Porto de Imbituba em 2012, a Usina, que integrava a área portuária, reverteu para a União. Em 11 de dezembro de 2013, a Superintendência do Patrimônio da União em Santa Catarina (SPU/SC) concedeu a posse da Usina à

3 A "Cia. Desmontagem Cênica" nasceu a partir de uma oficina de teatro voltada para a iniciação teatral e formação de atores realizada em 2005 na cidade de Imbituba - SC. ...No intuito de levar o teatro como meio de incentivar uma mudança cultural nesta cidade que os denominados Desmontagens – membros da Cia. – iniciaram sua caminhada com o lema: Teatro em Imbituba é possível? Sim! Em 2010 veio a grande conquista do espaço teatral, atual sede denominada TEATRO USINA, com o apoio da ADESI - "Associação de Estudantes Imbitubenses" - juntamente com a Cia. Docas de Imbituba, a Cia. Desmontagem Cênica conseguiu a permissão para utilizar duas das salas da Usina elétrica desativada, antigo Museu do Porto de Imbituba, para fazer TEATRO e utilizar como sede da Cia. Fonte: http://culturaviva.gov.br/agente/8814/ acesso em 04 de março de 2025.

Figura 2 – Estragos da Chuva de Pedra. Fonte: Facebook @ memóriasdeimbituba

Prefeitura de Imbituba. Essa medida permitiu a realização de ações de manutenção e a busca por recursos para projetos de restauro e requalificação do espaço e seu entorno (Prefeitura de Imbituba, [S.D]).

Em 2013, a Secretaria de Cultura de Imbituba propôs o projeto "Usina do Saber", que visava transformar o complexo em um museu e espaço cultural. O projeto foi finalista do Prêmio Elisabete Anderle, evidenciando seu potencial para a preservação do patrimônio industrial e a promoção da identidade local. Em agosto de 2017, o município de Imbituba formalizou a criação do Museu Histórico Municipal – Museu Usina (Lei Nº 4.825/2017). Contudo, apesar do reconhecimento, o museu enfrentou desafios que levaram à suspensão de suas atividades.

Após a conclusão dos projetos de restauro e requalificação do Complexo da Usina Termelétrica, financiados pelo Edital Elisabete Anderle, e com um Plano Museológico custeado pela Administração Municipal, o espaço foi concebido para proteger, difundir e valorizar o patrimônio cultural do município e da antiga Usina Termelétrica. O objetivo era promover a universalização e democratização do uso de seus espaços para atividades culturais e comunitárias, conforme regulamentado pelo Conselho Municipal de Política Cultural através do Plano Municipal de Cultura – PMC de Imbituba (Lei nº 4.894/2018).

Em 2018, foi solicitado o tombamento estadual à Fundação Catarinense de Cultura, por meio do Processo FCC 00001195/2018, que resultou no Tombamento Provisório. Essa medida, somada ao tombamento municipal já existente (Resolução CMPC/IMB Nº 01, de 21 de novembro de 2018), reforça a importância histórica do local e facilita a captação de recursos para sua manutenção e restauro, inclusive por meio de leis de incentivo cultural.

Ainda em 2018, o museu sediou 15 eventos culturais, além de atividades promovidas pela Diretoria de Cultura, tornando-se desde então um espaço de difusão e apropriação cultural (Museu Usina, 2019). No entanto, o local ainda enfrenta desafios estruturais. Em 2025, a Defesa Civil de Imbituba interditou o Teatro Usina, estabelecendo um raio de proteção de 50 metros devido a rachaduras na chaminé, visando garantir a segurança

Figura 3- Igreja da Penha. Fonte : Veja Rio acesso em https://vejario.abril.com.br/wp-content/uploads/2021/08/Penha-melhor.jpg?quality=70&strip=info&w=778&h=720&crop=1 acesso em 05 mar.2025.

dos frequentadores. Apesar das vistorias técnicas realizadas pela gestão municipal e, posteriormente, por técnicos da FCC, o prédio permanece fechado, privando a sociedade de atividades culturais. A gestão do museu ainda busca regularizar o uso dos espaços por grupos culturais, como a Cia. Desmontagem Cênica, que utilizava o local para ensaios e apresentações. Contudo, até o momento, as atividades culturais foram interrompidas e o Museu encontra-se fechado.

Palavras suaves e meias verdades não contribuirão para facilitar o trabalho dos atuais empreendedores nem para minimizar a responsabilidade pela inadmissível omissão e descaso da União e de todas as esferas de governo e de gestão, pública e privada, sobre o terreno, as edificações e equipamentos da antiga Usina Elétrica bem como sobre o meio ambiente no seu entorno às margens da Lagoa da Bomba (Pereira, 2013, p. 3).

Conflitos no Entorno do Museu da Usina

O Prédio da Usina foi tombado a primeiramente através da Resolução N° 01/ COMPAC/2007 concomitante com outros bens como o Imbituba Hotel e as Torres Gêmeas. Através da análise histórica da evolução da urbanização na zona central de Imbituba, do documento técnico “Um olhar sobre Imbituba e o Patrimônio Cultural de Seu Distrito Sede” (Vieira Filho, 2020) e da Planta Cadastral de Imbituba de 1949, identificou-se que as edificações tombadas e as edificações de relevante valor cultural (Vieira Filho, 2020) fazem parte do contexto da primeira urbanização de Imbituba. Analisando a trajetória histórica da Usina Termelétrica de Imbituba, observamos a sua relevância enquanto Patrimônio Industrial de Imbituba integrando “parte da identidade regional e também compõem a silhueta das paisagens urbanas e rurais a que estão inseridas” (Escorteganha; Santiago; Bayon; Bilal; 2012).

Figura 4 - Perfil do terreno Prédio da Usina e Av. João Rimsa. Fonte : Elaborado pelos autores através do GoogleEarth.

Análise do Entorno

A análise do bem tombado e seu entorno devem levar em consideração a ambiência para a compreensão do bem tombado cabendo parâmetros adequados para sua proteção. Vieira Filho (2020) aponta que um dos critérios para determinar as interferências no entorno do bem tombado bem como sua ambiência são as características formadoras da paisagem atual. A paisagem urbana que compõe o bem pode possuir caráter de conjunto [4] homogêneo ou heterogêneo. De acordo com Filho, 2020, “já se constata a forte presença dos elementos de uma paisagem heterogênea, claramente caracterizada pelas transformações ocorridas nos últimos anos.”

Nesses casos, serão exigidos parâmetros de ocupação do solo – com lotes de grandes dimensões, taxas de ocupação reduzidas e gabaritos baixos –, sendo esses parâmetros os apropriados à manutenção dos aspectos naturais no entorno dos bens tombados. Trata-se de aplicar esse instrumento – do entorno – em toda sua plenitude na proteção dos referenciais necessários à compreensão do monumento e sítios tombados (Motta; Thompson, 2010, p.96).

Além da característica formadora do conjunto, podemos adicionar dois fatores preponderantes que integram a paisagem do complexo do Museu da Usina: o fator relevo e o fator de verticalização estimada .

Fator Relevo

As características do relevo podem atuar como fatores determinantes para a colaborar ou não com a ambiência de um bem cultural. Um exemplo notável é o caso da Igreja da Penha, localizada no Rio de Janeiro, onde o relevo desempenha um papel fundamental ao contribuir para a valorização da ambiência da edificação. A topografia acentuada do

4 Conjunto= neste parecer considera-se conjunto o entorno formado pela planta cadastral de 1949, as edificações tombadas (Prédio da Usina, Imbituba Hotel e Torres Gêmeas) e as edificações de relevante valor cultural (Vieira Filho,2020).

Figura 5- Perfil do terreno Prédio da Usina e Av. João Rimsa.Rua de Acesso ao Prédio da Usina. Fonte : GoogleEarth, 2017.

local destaca a figura da igreja na paisagem geográfica, conferindo-lhe uma presença marcante e singular (Figura 3). Essa relação harmoniosa entre a edificação e o relevo não apenas reforça a identidade visual do monumento, mas também amplia sua relevância cultural e simbólica, integrando-o de maneira orgânica ao entorno natural. Dessa forma, o relevo pode ser entendido como um elemento que potencializa a percepção e a experiência do bem, destacando a importância de sua preservação e valorização no contexto paisagístico e urbano.

No caso do Prédio da Usina, o relevo e as características formadoras da paisagem urbana não contribuem para a valorização de sua ambiência. Sua localização situa-se em um nível abaixo da linha visual do observador posicionado na Avenida João Rimsa, no sentido sudoeste. As edificações atualmente existentes, mesmo com alturas inferiores a nove metros, já representam um bloqueio à visibilidade do bem tombado (Figuras 4 e 5). Apenas na rua de acesso ao Prédio da Usina é possível observar sua presença, o que compromete significativamente a unidade visual do conjunto. Conforme destacado por Vieira Filho (2020), “a vitalidade do tecido urbano no qual o edifício protegido está inserido, o número de usuários frequentes do seu entorno e a fruição dos monumentos protegidos podem ser priorizados em detrimento de uma eventual unidade visual, especialmente quando essa unidade é frágil ou já se trata de paisagens transformadas” (Vieira Filho, 2020). Dessa forma, evidencia-se que a dinâmica urbana e as transformações ocorridas no entorno podem sobrepor-se à preservação de uma unidade visual coesa, reforçando a necessidade de equilibrar a proteção do patrimônio com as demandas contemporâneas do espaço urbano.

A pressão imobiliária no entorno do edifício tombado pode ser constatada por meio da análise temporal do desenvolvimento urbano, reflexo das flexibilizações implementadas no plano regulador do solo. A região central de Imbituba tem passado por mudanças significativas no uso do solo, perceptíveis ao longo dos últimos dez anos. Através de uma análise comparativa das imagens apresentadas nas Figuras 6 e 7, é possível identificar claramente o processo de verticalização crescente na Avenida João Rimsa. As edificações que anteriormente atingiam nove metros de altura passaram, de forma gradual, a apresentar alturas próximas a três vezes esse valor (Tabela 1). Esse fenômeno de verticalização ocorre predominantemente nas áreas próximas ao Porto e avança progressivamente em direção ao Prédio da Usina.

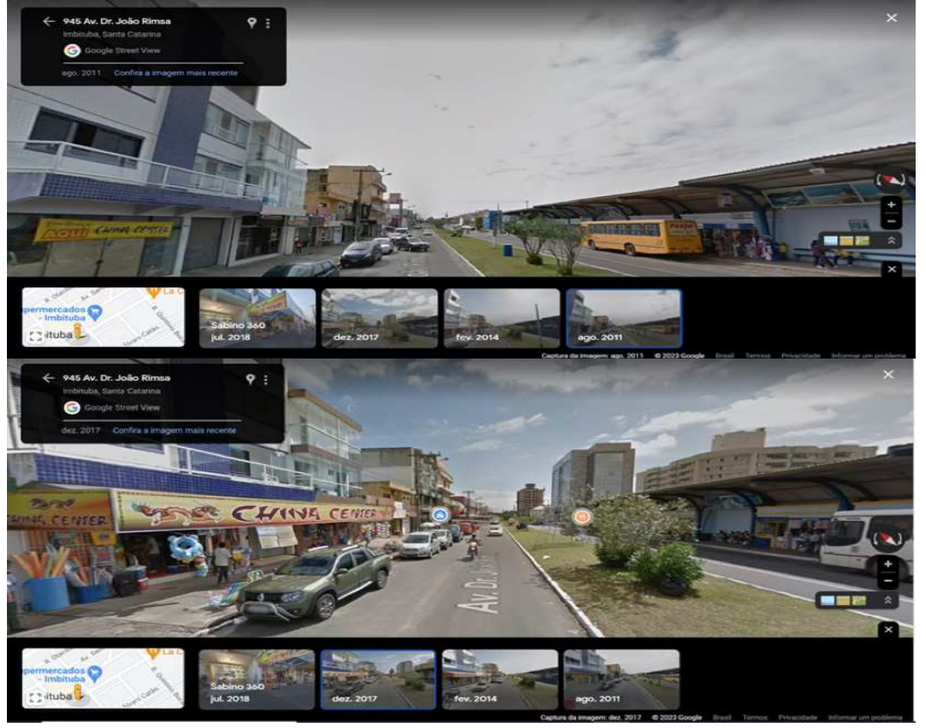


Figura 6- Perspectiva da Av. João Rimsa, 2011. Fonte : StreetView
Figura 7- Perspectiva da Av. João Rimsa, 2017. Fonte : Street View.

No que se refere às flexibilizações do plano regulador do solo, o Plano Diretor de Imbituba (2005) classificava parte do entorno do Prédio da Usina como Zona Residencial Uni e Pluri Familiar 1, estabelecendo uma altura máxima permitida de nove metros e um coeficiente de aproveitamento total de 100%. Em 2011, houve uma revisão do zoneamento, reclassificando grande parte dessa área como Zona Central - ZC-1, o que ampliou a altura máxima permitida para 24 metros (Tabela 1). Cabe ressaltar que o Setor de Entorno - SE4 compreende a maior parcela do perímetro de resolução, representando 64% da área total impactada pela resolução e 71% do perímetro de entorno. Este setor já estava sujeito a restrições construtivas anteriores, por situar-se em área de marinha, conforme disposto no artigo 155 da Lei Orgânica do Município, que estabelece:

O Município promoverá e incentivará o turismo como fonte de desenvolvimento social e econômico de forma a compatibilizar o crescimento do setor à política urbana e a preservação de suas riquezas naturais, adotando as seguintes medidas: [...] IV - tornar como área “non aedificandi” e de uso público as faixas de marinha, com exceção dos casos previstos no artigo 152, inciso IX, desta Lei Orgânica (Imbituba, 1990).

Deste modo, através da análise das tendências atuais de uso, se pode perceber a forte presença de pressão por adensamento ocorrida nos últimos anos. Essa expansão vertical, impulsionada pela demanda por novos empreendimentos e pela valorização do solo, tem gerado impactos significativos na paisagem urbana e na percepção do patrimônio cultural local. O aumento da densidade construtiva no entorno do Prédio da Usina não apenas altera a escala original da área, mas também interfere na visibilidade e na integridade visual do bem tombado. A proximidade de edificações mais altas pode ocultar parcial ou totalmente a visão do edifício histórico, comprometendo sua presença simbólica e sua relação com o entorno.

	Resolução CMPC/ IMB nº 001/2021 – SE1, SE2 e SE3	Lei nº 5.342/2022 (Plano Diretor) - ZC1
Altura	9 metros	24 metros
Coeficiente de Solo Natural Absorvente	0,2	0,2
Coeficiente de Ocupação do Terreno	0,4	0,75
Coeficiente de Aproveitamento Total	0,8	4,8

Tabela 1 - Comparativa de índices urbanísticos . Fonte: Elaborado pelos autores.

Fator da Verticalização Estimada

A cidade brasileira é marcada pela heterogeneidade de suas construções, onde os últimos vestígios de sua origem urbana persistem em meio à massa edificada que se expande de forma contínua e indefinida pelo território, formando grandes aglomerações urbanas (Weissheimer, 2015). No entanto, no caso do monumento em questão, que se encontra cercado por edificações de baixa altura, essa heterogeneidade não se manifesta de forma evidente.

Para avaliar a viabilidade de manter os índices urbanísticos estabelecidos pelo Plano Diretor, foi realizado um estudo de insolação por meio de modelagem 3D (Tabela 2). No estudo volumétrico, foram considerados os índices urbanísticos em sua máxima utilização, conforme previsto no Plano Diretor – Região de Planejamento III – Zona Central 1. Dessa forma, adotou-se uma altura de 30 metros, composta por 24 metros referentes aos pavimentos habitáveis e seis metros destinados aos pavimentos de garagem. Em relação aos recuos, foram considerados 1,5 metro para os recuos bilaterais, conforme exigido a partir do segundo pavimento.

O estudo de insolação, considerando o cenário máximo de ocupação e verticalização, demonstra que as edificações com 30 metros de altura projetarão sombra sobre o monumento tombado apenas durante o inverno, do nascer do sol até aproximadamente 10h30 da manhã, e durante o equinócio e o verão, até cerca de 8h30 da manhã. Embora esse período corresponda a um horário desejável de insolação, a análise global revela que a insolação permaneceria inalterada por mais de 83% do tempo de exposição solar ao longo do ano. Dessa forma, o estudo conclui que a redução pontual da insolação não constitui um impedimento significativo para a aplicação do zoneamento ZC1.

Essa conclusão está alinhada com o histórico de buscas por soluções que equilibrem o desenvolvimento urbano e a preservação do patrimônio cultural. A flexibilização dos índices urbanísticos, quando respaldada por estudos técnicos como o de insolação, permite conciliar a verticalização necessária para o crescimento da cidade com a manutenção das condições ambientais e visuais adequadas para a valorização do bem tombado. Portanto, a adoção do zoneamento ZC1, desde que acompanhada de diretrizes claras e monitoramento contínuo, representa uma alternativa viável para o desenvolvimento sustentável da área, sem comprometer a integridade e a percepção do patrimônio histórico.

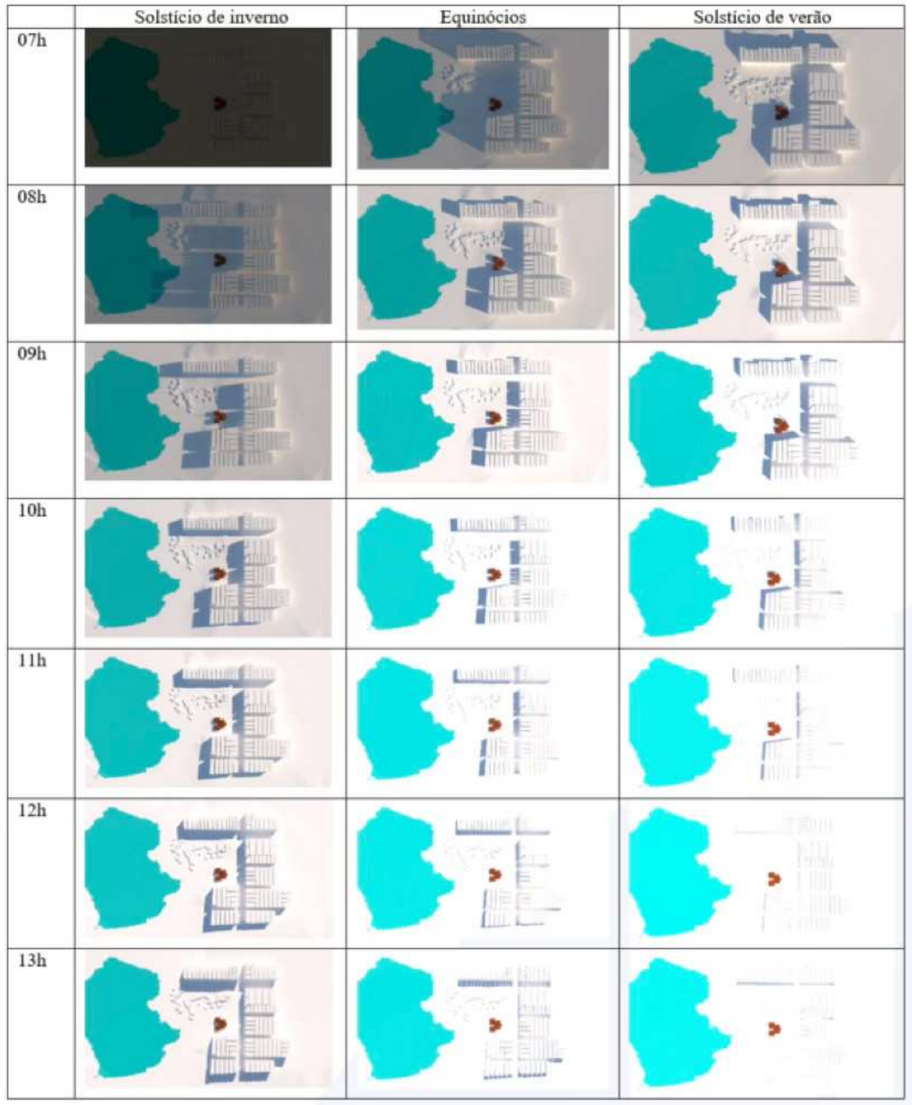


Tabela 2 - Estudo de insolação. Fonte: os autores.

Disputas pela Verticalização e o Abandono do Poder Público

As condições para a diversidade urbana incluem a necessidade de prédios antigos, a concentração e a necessidade de usos combinados (Jacobs, 1961; Martins Fontes, 2014) não devendo desconsiderar a dimensão humana determinante para um bom espaço público (Ghel, 2010). No caso do entorno do Prédio da Usina, na zona em que contempla grande parte de infraestrutura básica consolidada, vias e passeios amplos projetados, a verticalização pode ser estratégia que contribui para a urbanidade. “A verticalização também é vista como estratégia para vitalidade urbana e melhor aproveitamento da infraestrutura, enfatizando a importância da permeabilidade física e visual entre edificação e espaço público, do uso misto do solo, e da qualidade do espaço pedonal” (Nakano *apud* Ayuod et al, 2021).

Deste modo, o adensamento com vistas a otimizar os investimentos em infraestrutura urbana já consolidados no entorno, redução de deslocamentos, colaboram com a vitalidade do entorno. Por conseguinte, podendo contribuir com a função social do bem tombado de constituir “fatores de compreensão do desenvolvimento histórico/ social de Imbituba” (Vieira Filho, 2020). No entanto, a verticalização exagerada pode contribuir de forma negativa para a vitalidade do bem exercendo desde sombreamento excessivo bem como interrompendo laços de identidade e memória cultural coletiva. Portanto, analisar os impactos da verticalização excessiva e as possíveis desconexões com a identidade coletiva foi essencial para contribuir com a preservação da memória urbana do bem cultural.

A história do Museu da Usina é um exemplo emblemático dos desafios enfrentados pelo patrimônio cultural no Brasil. A pressão imobiliária, aliada ao descaso governamental, ameaça aniquilar um bem que poderia ser um vetor de desenvolvimento social e cultural. Além disso, é fundamental envolver a comunidade no processo de preservação, resgatando o conceito de “olhos da rua” (Jacobs, 1961; Martins Fontes, 2014) e reforçando os valores de uso do patrimônio. Somente assim será possível garantir que o Museu da Usina não apenas sobreviva, mas também continue a contar a história de Imbituba e a inspirar futuras gerações.

Referências

AYOUB, Thamine de Almeida Ayoub; LEÃO, Ana Luiza Favarão; SUGUIHIRO, Vera Lucia Tieko; KANASHIRO, Milena. *Reflexões sobre a verticalização dispersa e periférica em Londrina - PR* . In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GESTÃO E ENGENHARIA URBANA, 3., 2021. Anais [...]. Porto Alegre: ANTAC, 2021. p. 360–369. DOI: 10.46421/singeurb.v3i00.1151. Acessado em 04 mar. 2025 Disponível em: https://eventos.antac.org.br/index.php/singeurb/article/view/1151

CULTURAVIVA.GOV. *Mapas Culturais: Ponto de Cultura Cia. Desmontagem Cênica - Teatro Usina* S.D. Acessado em 04 mar. 2025 Online. Disponível em http://culturaviva.gov.br/espaco/9729/.

ESCORTEGANHA, M. R.; SANTIAGO, A. G.; BAYON, J. , BILAL, E. . *A revitalização do patrimônio industrial em espaço cultural*. Usina do gasômetro de Porto Alegre e o cais do Porto Mauá- Brasil, valorização e recomposição da paisagem cultura Porto Alegrense. In: VI Colóquio Latinoamericano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. 6, 2012, São Paulo,RS. Brasília: IPHAN Acessado em 04 mar. 2025 Online. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_revitalizacao_patrimonio_industrial.pdf

GHEL, J. 2010. Cidade para pessoas. Tradução: Anita DiMarco. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2014

IMBITUBA (SC). *Lei Orgânica do Município de Imbituba.* 21 de junho de 1990. Acessado em 04 mar. 2025 Online. Disponível em https://www.imbituba.sc.leg.br/leis/copy2_of_LeiOrgnicadoMunicpiodeImbituba.pdf.

IMBITUBA (SC). Lei Complementar Nº 2623, de 19 de março de 2005. *Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba.* Acessado em 04 mar. 2025 Online. Disponível em https://imbituba.sc.gov.br/uploads/sites/292/2023/07/2480342_2328220__Plano_Diretor_2623_2005_Plano_Diretor_CONSOLIDADO_14_07_2017.pdf.

IMBITUBA (SC). Lei Ordinária nº 4.825, de 17 de agosto de 2017. *Cria o Museu Histórico Municipal de Imbituba – MUSEU USINA e dá outras providências*. Diário Oficial da União em Santa Catarina SC Nº 2322 página 254

IMBITUBA (SC). Lei Nº 4.894, de 06 de Março de 2018. *Aprova o Plano Municipal de Cultura – PMC de Imbituba para o decênio 2018/2028.* Diário Oficial da União em Santa Catarina SC Nº 2474 página 360.

IMBITUBA (SC). RESOLUÇÃO CMPC/IMB Nº 01, de 21 de novembro de 2018. *Dispõe sobre a Rerratificação do Tombamento do Complexo da Usina Termelétrica de Imbituba e dá outras providências*. Diário Oficial da União em Santa Catarina SC Nº 2690 página 546.

JACOBS, J. Morte e Vida de Grandes Cidades. Martins Fontes, São Paulo, (1961) 2014.

MARTINS, M. de O.. *Imbituba: história e desenvolvimento* (1º ed.). Criciúma: Editora e Gráfica Ribeiro, 1978.

MARTINS, A. A História de Imbituba. Soller. Imbituba/SC. 2017

MUSEU USINA. *Publicação no Facebook*. Facebook, 2019. Acessado em 04 mar. 2025. Online. Disponível em: https://www.facebook.com/museuusina/posts/

PEREIRA, G. B. da C. *Resgate: história e cultura de uma cidade*. Imbituba: Ed. do Autor, 2013

PREFEITURA DE IMBITUBA. *Museu Usina é Criado Oficialmente em Imbituba*. S.D. Acessado em 04 mar. 2025 Online. Disponível em https://imbituba.sc.gov.br/noticia-440978/ .

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E A UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS A Biblioteca do ICH e o CEHUS

THE INDUSTRIAL HERITAGE AND THE FEDERAL UNIVERSITY OF PELOTAS The ICH Library and CEHUS

Heloise Nunes Semper[1] e Célia Helena de Castro Gonsales[2]

Resumo
Este artigo tem como objetivo analisar a intervenção arquitetônica realizada no âmbito da Universidade Federal de Pelotas (UFPel) em um dos edifícios históricos que integravam o complexo fabril da COSULÃ, localizado na zona portuária de Pelotas-RS. A pesquisa busca estabelecer aproximações entre as estratégias adotadas neste projeto e os métodos intervenção em patrimônio histórico arquitetônico abordados por autores como Sòla-Morales (2008), Riegl (1903), Gracia (1992) e Pozzobom (2020): contraste e analogia (ou "terceira via"). Para isso, foram desenvolvidas uma revisão bibliográfica, um levantamento fotográfico do antigo complexo industrial e uma análise da intervenção realizada na antiga fábrica, que atualmente abriga o Centro de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais e a Biblioteca do Instituto de Ciências Humanas da UFPEL. O estudo visa contribuir para o debate acadêmico, promovendo a reflexão sobre diferentes abordagens metodológicas aplicáveis à preservação e intervenção no patrimônio industrial.
Palavras-chave: patrimônio industrial, intervenção arquitetônica, zona portuária, Pelotas, preservação.

Abstract
This article aims to analyze the architectural intervention carried out within the scope of the Federal University of Pelotas (UFPel) in one of the historic buildings that were part of the COSULÃ industrial complex, located in the port area of Pelotas, in the state of Rio Grande do Sul, Brazil. The research seeks to establish connections between the strategies adopted in this project and the methods of intervention in architectural heritage proposed by authors such as Sòla-Morales (2008), Riegl (1903), Gracia (1992), and Pozzobom (2020): contrast and analogy (or the 'third way'). To this end, a literature review, a photographic survey of the former industrial complex, and an analysis of the intervention carried out in the old factory were conducted. This building currently houses the Graduate and Research Center in Human and Social Sciences and the Library of the Institute of Human Sciences at UFPel. The study aims to contribute to academic debate by promoting reflection on different methodological approaches applicable to the preservation and intervention in industrial heritage.

1 Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPel (PROGRAU-UFPel). Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas (2023).
2 Professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas. Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPel (PROGRAU-UFPel). Doutora em arquitetura pela Escuela Tecnica Superior de Arquitectura de Barcelona da Universidad Politécnica de Cataluña (2000) e Pós Doutora pela Universidad Politécnica de Madrid (2019-2010). Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas (1987).

Keywords: industrial heritage, architectural intervention, port area, Pelotas, preservation.

Introdução

A preservação do patrimônio industrial tem se consolidado como um tema de crescente relevância nas discussões sobre memória cultural e planejamento urbano, embora seu reconhecimento como bem cultural seja relativamente recente. Segundo Kühl (2009), o interesse por essas estruturas surgiu na Inglaterra nos anos 1950, com a introdução do termo "arqueologia industrial", que passou a englobar os vestígios materiais de processos industriais e seu papel histórico. No Brasil, tais discussões ganharam impulso a partir dos anos 1960, acompanhando um movimento global de ampliação do conceito de patrimônio, que integrava edifícios e paisagens industriais como testemunhos da história econômica, social e cultural das cidades (Ribeiro, 2018, p. 210).

O presente artigo dialoga com o objetivo desta edição da Revista Pixo, dedicada à reflexão sobre os desafios contemporâneos do patrimônio industrial. Nesse contexto, aborda a preservação e a reinterpretação desses bens, destacando a reutilização de espaços industriais que compõem a paisagem da zona do Porto, na cidade de Pelotas-RS. A discussão proposta pela revista é essencial para compreender tanto as estruturas físicas quanto os saberes e práticas intangíveis que compõem esse tipo de patrimônio.

A emergência de documentos normativos internacionais têm reforçado a importância do patrimônio industrial. Conforme a Carta de Nizhny Tagil, "o patrimônio industrial deve ser considerado como uma parte integrante do patrimônio cultural em geral." (TICCIH, 2003, p.8). O documento também garante a devida proteção a antigos edifícios industriais quando diz que "as áreas de resíduos industriais, assim como as ruínas, devem ser protegidas, tanto pelo seu potencial arqueológico como pelo valor ecológico." (TICCIH, 2003, p.8). Esse documento sublinha a relevância do patrimônio industrial como registro da vida cotidiana e identidade coletiva. De maneira complementar, os Princípios de Dublin (ICOMOS, 2011) ampliam essa compreensão, destacando que o patrimônio industrial não se limita a edifícios, mas também abrange territórios, paisagens e valores imateriais associados às práticas de trabalho e às inovações tecnológicas.

Diante desse cenário, este artigo busca contribuir para a compreensão do papel do patrimônio industrial como um elemento central na reconfiguração das cidades contemporâneas. Além disso, investiga as possibilidades de abordagens projetuais voltadas à revitalização[3] de edifícios históricos e à valorização das comunidades locais, alinhando-se às preocupações do dossiê em promover estudos de caso e explorar estratégias de reutilização dessas pré-existências.

Após o devido aprofundamento nos estudos acerca dos princípios das cartas preservacionistas e das demais contribuições teóricas voltadas para intervenções em patrimônio arquitetônico, este estudo tem como objetivo analisar a intervenção realizada em um antigo complexo fabril localizado na zona portuária da cidade à luz das reflexões de autores como Sòla-Morales (2008), Riegl (1903), Gracia (1992) e Pozzobom (2020) sobre os métodos de intervenção em patrimônio arquitetônico, sendo eles o contraste e a analogia – ou "terceira via" – afim de estabelecer relações

3 ZEIN, Ruth Verde. A rosa por outro nome tão doce... seria? In: DOCOMOMO BRASIL, 7., 2007, Porto Alegre. Anais do 7º Seminário Docomomo Brasil. Porto Alegre: DOCOMOMO Brasil, 2007. p. 9. Neste artigo, a autora explica que a revitalização consiste em intervenções destinadas à restituição ou adequação de um edifício, acomodando-o a um novo uso, reaproveitando-o, protegendo-o e preservando seu caráter histórico, e respeitando suas características fundamentais.

entre essas abordagens e o projeto de revitalização do edifício desenvolvido pela Universidade Federal de Pelotas.

A preservação do patrimônio industrial

O debate sobre a preservação do patrimônio industrial edificado, iniciado na Inglaterra em 1950, surge no Brasil em 1964 e “faz parte de um contexto de alargamento daquilo que passou a ser considerado bem cultural” (Ribeiro, 2020, p. 210). Conforme discutido por Kuhl (2006) a preservação do patrimônio industrial envolve mais do que apenas os edifícios fabris. Esse patrimônio inclui uma variedade de vestígios da industrialização, como máquinas, infraestruturas e documentos, sendo considerado um testemunho de um período histórico significativo, marcado por profundas mudanças tecnológicas, econômicas e sociais. A autora aponta que a conservação desses bens enfrenta muitos desafios relacionados especialmente à falta de reconhecimento e valorização, onde práticas de intervenções mal planejadas podem eliminar características essenciais dos edifícios, comprometendo seus valores históricos.

Diante desse cenário, uma questão frequentemente discutida acerca das intervenções nesse tipo de patrimônio trata do “fachadismo”, ou seja, a prática de preservação parcial que mantém apenas a fachada e a volumetria do edifício, geralmente respaldada pela legislação porém apontada por Michelon (2019) como uma forma de reduzir o valor histórico do patrimônio à sua aparência externa, ignorando o contexto original da construção (Michelon, 2019, p. 38).

A autora argumenta que a preservação deve contemplar o edifício em sua totalidade, levando em consideração não apenas a plasticidade externa, mas também as dimensões social e funcional, assim como a espacial. Para ela, “preservar a totalidade dos edifícios industriais significa respeitar não apenas a estética, mas também as experiências e memórias ali construídas” (Michelon, 2019, p. 40). Kuhl (2006) também critica essa abordagem, destacando que a verdadeira essência do patrimônio industrial reside nos seus interiores, materiais e processos produtivos originais. Ela alerta que, ao conservar apenas a fachada, perde-se a compreensão do uso original do edifício, comprometendo a memória coletiva e a percepção do sistema funcional e espacial que caracteriza a arquitetura industrial.

Kuhl (2006) aponta, também, que a preservação deve ser integrada nas políticas urbanas e culturais, de forma a garantir a relevância histórica, arquitetônica e social dessas estruturas. Segundo ela, preservar o patrimônio industrial não significa congelar o passado, mas sim encontrar maneiras de manter viva a memória industrial no contexto contemporâneo.

“Não se trata de conservar tudo, nem, tampouco, de demolir ou transformar radicalmente tudo. É inviável e mesmo indesejável conservar tudo indiscriminadamente, e é necessário fazer escolhas conscientes, baseadas em conhecimento aprofundado, para que os bens mais significativos possam ser preservados e valorizados. Apesar de a preservação ter pertinência relativa - por ser seletiva e ato de um dado presente histórico -, nem por isso é ato arbitrário, por dever estar ancorada nas ciências, em especial nas ciências humanas. (...) restaurar não é refazer imitando estilos do passado, visão oitocentista que infelizmente ainda marca a visão de muitos; projeto e criatividade fazem parte do restauro. A restauração implica, sempre, transformações, por mais restritas que sejam, e se deve ter consciência que mudanças não controladas levam a perdas irreparáveis. (...) Ou seja, alterações, remoções, inserções e uso da criatividade deveriam ser consequência de abordagem multidisciplinar fundamentada, e não premissas” (Kühl, 2006, p. 5).

A autora destaca que as revoluções tecnológicas e industriais ocorridas entre os séculos XVIII e XX deixaram marcas duradouras nas paisagens urbanas. Essas preexistências industriais são o resultado não só de investimentos materiais e econômicos, mas também de um legado de conhecimento tecnológico e construtivo, desempenhando um papel significativo na memória coletiva das comunidades locais, o que reforça a necessidade de sua máxima preservação e valorização no contexto atual.

O bairro, o edifício e a intervenção

O bairro Porto, em Pelotas, destacou-se pela industrialização até meados do século XX. Contudo, a partir das décadas de 1950 e 1960, enfrentou um declínio que provocou fortes impactos no patrimônio arquitetônico que o compunha. A revitalização do bairro envolveu a reutilização de edifícios industriais desativados pela UFPel no âmbito do REUNI (Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais) e iniciativas como o projeto “A Inclusão da Ociosidade” (2006), ações do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural e a criação das Zonas de Preservação do Patrimônio Cultural (ZPPC), com destaque para a ZPPC 3 – Sítio do Porto. Diretrizes como a Lei nº 4568/2000 orientam a preservação das características originais das fachadas, limitam a altura das edificações e incentivam a reciclagem de prédios desativados (Pelotas, 2008).

A Cooperativa Sudeste dos Produtores de Lã foi fundada em Pelotas no dia 26 de julho de 1944 e desempenhou um papel significativo na economia local, especialmente até a década de 1960, declarando falência no ano de 1992. Com a crise do setor cooperativista, sobretudo no ramo têxtil, a cooperativa enfrentou uma série de dificuldades econômicas que contribuíram para o seu declínio. Entre os fatores responsáveis por agravar essa crise, destacam-se a falta de políticas públicas de incentivo, a concorrência com produtos sintéticos e os altos custos de produção e a queda no preço da lã no mercado (Costa, 2024).

Construído em 1947, o prédio que compõe parte do complexo pertencente à COSULÃ, localizado na rua Coronel Alberto Rosa, entre as ruas Benjamin Constant e Almirante Tamandaré, abrigava a matriz da fábrica, que era responsável pela produção e comércio de lã bruta e lavada, fios de tricô, malhas, couros e peles. Após os anos de abandono que sucederam a falência da cooperativa, o edifício foi adquirido pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) como parte do Programa de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI).

Em 2014, tiveram início as obras de revitalização para a instalação do Centro de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais e a Biblioteca das Ciências Sociais da UFPEL. O edifício está situado em uma área de alta legibilidade visual, conforme definido por Lynch (1960), como conceito que se refere à facilidade de reconhecer e organizar as partes de um espaço em um padrão coerente. Nesse contexto, a presença de diversos outros edifícios remanescentes do período industrial atua como referência visual, contribuindo para a identidade da paisagem e reforçando a conexão da edificação com seu entorno.

O edifício ocupa grande parte da quadra e está inserido em um entorno imediato predominantemente residencial. Originalmente, todas as suas faces eram delimitadas por vias para veículos, possibilitando o tráfego contínuo ao redor da edificação. Como parte do processo de requalificação do imóvel e de seu entorno foi criado o «Largo do Bola», um espaço público ao longo da fachada principal, na rua Coronel Alberto Rosa. Esse novo arranjo restringe o acesso de automóveis e estabelece uma conexão espacial com o edifício localizado em frente, que também integrava o antigo complexo

Figura 1 - Localização do edifício: Rua Alberto Rosa entre Bejamin Constant e Almirante Tramandaré. Fonte: Google Earth, 2014.

industrial e atualmente abriga o Instituto de Ciências Humanas da UFPEL (ICH-UFPEL) (fig. 1).

O edifício possui características arquitetônicas típicas das antigas fábricas, destacando-se por sua estrutura robusta, predominantemente composta de concreto e tijolos aparentes, materiais característicos das construções fabris do início e meados do século XX. Sua volumetria é definida por linhas retas e uma disposição horizontal marcante. As amplas aberturas, originalmente com caixilhos metálicos, encontravam-se danificadas ou ausentes devido ao prolongado estado de abandono. Parte da construção contava com cobertura em sheds, um elemento característico da arquitetura industrial, projetado para otimizar a iluminação e a ventilação natural dos ambientes internos. No entanto, após anos de negligência, a estrutura sofreu danos significativos, culminando na perda total da cobertura e na descaracterização de grande parte de sua configuração espacial interna (fig. 2).

As fachadas apresentavam sinais evidentes de degradação, com manchas de umidade, infiltrações, perda de reboco e vegetação crescendo em algumas partes da estrutura. No nível térreo, grandes portões metálicos reforçavam a função original do edifício, voltada à movimentação de materiais e equipamentos de grande porte. Além disso, a edificação foi gradualmente apropriada pelo meio urbano, exibindo pichações, cartazes e grafites em suas superfícies externas, evidenciando seu processo de transformação e interação com o entorno.

Durante o período em que permaneceu desativado, o prédio recebeu anexos voltados a usos comerciais, como quadras esportivas e áreas de convivência associadas a essas atividades. No projeto de intervenção, essas estruturas foram removidas (fig. 03) para dar lugar a novos elementos externos, destinados a abrigar a casa de máquinas, reservatórios e uma circulação vertical em estrutura metálica. Essa nova implantação foi posicionada junto à fachada dos fundos do edifício, orientada para o centro do lote, que teve suas aberturas ajustadas para atender às novas demandas de uso, diferenciando-se do padrão original preservado nas fachadas orientadas para o espaço público. Nessas últimas, as esquadrias, embora mantidas nos locais originais, foram substituídas devido ao avançado estado de degradação das peças anteriores.

Figura 2 - Fachada da rua Alberto Rosa durante o período de abandono da edificação. Fonte: Reitoria UFPEL, 2014.

Com base no material gráfico e descritivo do projeto arquitetônico, disponibilizado pela Pró-Reitoria de Planejamento e Desenvolvimento (PROPLAN) da Universidade Federal de Pelotas, observa-se que a intervenção teve como premissa a preservação da identidade original da edificação, ao mesmo tempo em que adaptava seus espaços para novos usos. Para isso, a estrutura existente foi restaurada, e no vazio interior foi inserida uma nova estrutura metálica independente das paredes externas, destinada a sustentar a cobertura e os pisos intermediários necessários para as novas dependências.

Na recuperação das fachadas remanescentes, foram realizadas a limpeza, restauração e aplicação de massa corrida, selador e pintura. As paredes externas de alvenaria em tijolos maciços aparentes receberam tratamento para preservação e proteção. No interior, o reboco foi removido cuidadosamente para evitar danos aos tijolos, que foram raspados, lixados para eliminação de resíduos de argamassa e selados com verniz incolor, destacando sua textura original.

A nova cobertura, projetada em conformidade com a legislação municipal, respeita a volumetria original do edifício e está apoiada em estrutura uma metálica independente que reforça a identidade da intervenção, utilizando telhas cerâmicas do tipo francesa em referência às originais pertencentes edifício. (fig. 4)

Os ambientes internos são organizados a partir da estrutura metálica que sustenta a cobertura do edifício, enquanto as divisórias em gesso acartonado definem a setorização dos espaços. Os elementos de circulação e a estrutura metálica da cobertura recebem o mesmo tratamento plástico, com pintura na cor preta, criando um contraste marcante entre a leveza dessas estruturas e a solidez das fachadas de tijolos maciços à vista. No centro do espaço de acesso, a escada se destaca como elemento protagonista, estabelecendo uma conexão visual entre os diferentes níveis do ambiente. Os principais acabamentos utilizados no interior do edifício incluem forro de PVC branco, pisos de concreto polido e divisórias envidraçadas, conferindo integração visual entre os espaços de estar e circulação.

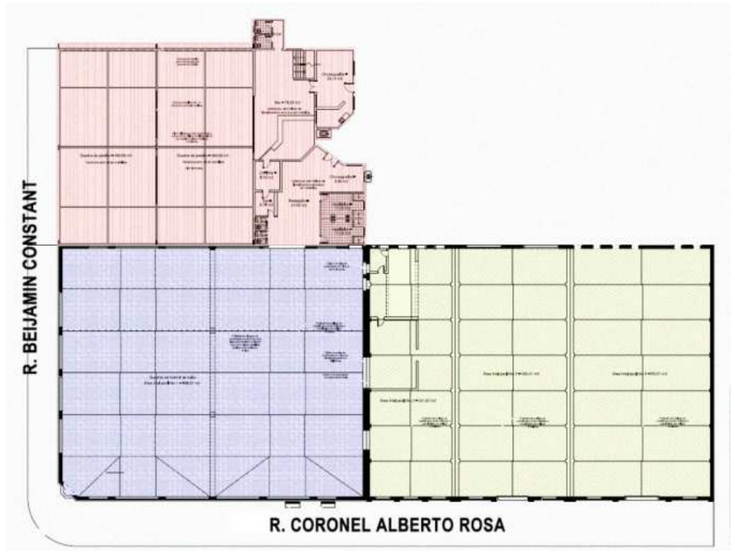


Figura 4 - Fase de obras: Relação entre as fachadas existentes e estrutura da cobertura atual. Fonte: Reitoria UFPEL, 2014. Figura 3 - Esquema em planta das áreas de modulação e preservação da edificação. Áreas demolidas (vermelho); Volumetria original mantida (azul); Volumetria original mantida - fachadas em desenho de lanternin (amarelo). Fonte: Autora, 2025.

Pode-se destacar, também, que os desenhos dos gradis que compõem o guarda-corpo da circulação principal, que conduz ao segundo pavimento, tem como referência os casarões históricos localizados no entorno da Praça Coronel Pedro Osório, em Pelotas, incorporando elementos característicos do patrimônio arquitetônico da cidade (fig. 7).

Diferentes métodos de intervenção em patrimônio

Autores como Sòla-Morales (2008), Riegl (1903) e Gracia (1992) apontam para a observação de duas principais abordagens de intervenção em patrimônio arquitetônico: atuação por contraste e por analogia. Nesse caminho, Pozzobom (2020), com base nas ideias de Gracia (1992), denomina a chamada “terceira via” como um conceito que apresenta o desdobramento contemporâneo da atuação por analogia.

O conceito de contraste na arquitetura surge como um princípio estético e filosófico que impactou profundamente as intervenções em edifícios históricos, especialmente durante a consolidação da arquitetura moderna. No final do século XIX, as marcas do tempo, como texturas desgastadas e pátinas, eram valorizadas por evocar história e autenticidade. Esse respeito pelo passado influenciou intervenções arquitetônicas posteriores, nas quais o contraste entre as características das construções antigas e

Figura 5 - Esquema de zoneamento do projeto de intervenção: casa de máquinas, reservatório e circulação vertical externa (verde); Biblioteca e acervo (amarelo); ambientes de apoio (vermelho); acervo/recepção e área de convivência (azul). Fonte: Autora, 2025. Figura 6 - Interior da edificação: espaço destinado ao acesso e acervo. Fonte: Reitoria UFPEL, 2014.

as formas modernas passou a estabelecer um diálogo simbólico entre o passado e o presente.

Segundo Sòla-Morales (2008), o modernismo trouxe uma abordagem que enfatizava a dicotomia clara entre o velho e o novo. As construções modernas se destacavam pela geometria pura e pela precisão de suas formas, que intencionalmente contrastavam com as características das edificações históricas. O contraste, enquanto princípio estético, tornou-se então um objeto central nas intervenções urbanas e arquitetônicas em edifícios históricos durante esse período.

O resgate da teoria do restauro aponta para autores como Camillo Boito, um dos primeiros a defender a distinção clara entre o antigo e o novo, estabelecendo bases para a Carta de Restauro de Atenas (1931). A carta propunha que as intervenções fossem diferenciadas por materialidade, forma ou ausência de ornamentos, refletindo uma sensibilidade histórica em evolução. Segundo Sòla-Morales (2008, p. 257), tanto a Carta de Atenas de 1931 quanto a Carta do CIAM de 1933 compartilharam bases semelhantes, mas divergiam quanto à intensidade do contraste e suas ambições culturais e políticas.

Figura 7 - Interior da edificação após intervenção: destaque para detalhes do peitoril metálico. Fonte: Reitoria UFPEL, 2017.

Durante o século XX, teóricos como Alois Riegl abordaram o contraste entre o antigo e o moderno, assim como entre a história e a atualidade, como um elemento definidor na arquitetura. Para Riegl (1903), o “valor de antiguidade” é percebido de forma imediata ao se entrar em contato com uma obra que manifesta claramente um caráter não moderno. Esse valor deriva justamente do contraste entre o que é antigo e o que não é, que salta aos olhos e pode ser reconhecido tanto por especialistas quanto pelo público em geral. Segundo o autor, o aspecto estético desse valor está intrinsecamente ligado aos sinais de envelhecimento, que refletem a ação do tempo e da natureza, provocando no observador a sensação da passagem do tempo e do ciclo inevitável de criação e destruição.

Nos projetos de Mies van der Rohe para a Friedrichstrasse (1921), em Berlim, e de Le Corbusier para a área central de Paris (1925) – intitulado Plan Voisin –, observa-se como os arquitetos modernos utilizaram o contraste na relação entre a nova arquitetura e a antiga. Sòla-Morales destaca que esses projetos exploraram diferenças de textura, geometria e materialidade ao interagir com o tecido urbano preexistente. Le Corbusier, por exemplo, menciona os “contrastes de textura, geometria e material como uma forma de produzir um efeito que realça tanto as novas dimensões modernas quanto os “melhores tesouros históricos” das cidades.

“As novas dimensões modernas e o realce dos melhores tesouros históricos produzem um efeito encantador.”
(Le Corbusier apud Sòla-Morales, 2008, p. 255)

Ainda segundo Sòla-Morales (2008), o contraste não se constitui apenas de um efeito visual, mas de uma maneira de definir a relação dialética entre diferentes épocas e linguagens arquitetônicas. O velho e o novo, nesse contexto, não apenas coexistiam, mas se definiam mutuamente por meio de sua clara oposição.

A partir dos anos 60, a crítica ao modernismo trouxe a necessidade de uma nova sensibilidade à atuação por analogia. Sòla-Morales destaca então que, embora o contraste continue sendo um elemento relevante em algumas obras recentes, ele tem sido complementado por abordagens mais sutis, que exploram a analogia como uma forma de estabelecer conexões menos evidentes entre o antigo e o novo.

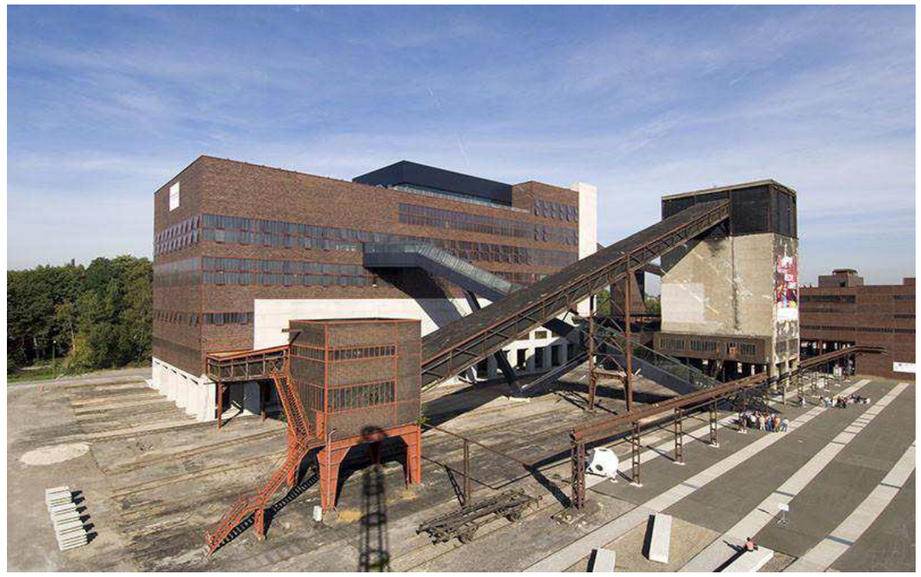


Figura 8 - Complexo Zollverein por Rem Koolhaas, Norman Foster e SANAA. Fonte: Archdaily, 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/625857/uma-jornada-fotografica-por-zollverein-a-transformacao-de-uma-paisagem-pos-industrial?ad_medium=gallery>. Acesso em: 28 fev. 2025.

Essa transição reflete uma tentativa de responder aos desafios e complexidades da arquitetura contemporânea.

A abordagem analógica destaca-se como uma prática que reflete a sensibilidade contemporânea no diálogo entre o antigo e o novo. Segundo Solà-Morales (2008), essa abordagem transcende o contraste explícito ao propor relações mais complexas e sutis entre elementos de diferentes épocas, promovendo uma continuidade que se apoia em semelhanças formais, tipológicas ou simbólicas. Pozzobom (2020), ampliando as reflexões de Solà-Morales, denomina essa abordagem de “Terceira Via”, baseando-se em Gracia (1992). Ele enfatiza que a analogia não é apenas uma reprodução estilística que busca transformar o objeto em um documento histórico, e sim uma abordagem que busca integrar passado e presente de forma criativa.

Solà-Morales (2008) defende que a analogia não implica imitação do passado, mas uma reinterpretação significativa da história arquitetônica, manipulando semelhanças e diferenças para estabelecer conexões profundas. Exemplos marcantes dessa abordagem incluem o projeto de Carlo Scarpa no Castelvecchio (1956–1964), em que fragmentos históricos são reinterpretados em uma narrativa arquitetônica inovadora, onde intervenções contemporâneas coexistem com fragmentos históricos, evidenciando a capacidade do projeto de explorar tanto a continuidade quanto a diferença para criar um diálogo dinâmico entre o antigo e o novo.

A visão de Solà-Morales (2008) enaltece o ato projetual como instrumento de transformação, uma postura que supera a simples conformidade a normas patrimoniais rígidas. Pozzobom (2020) complementa ao mostrar como a Terceira Via se posiciona como uma filosofia projetual, em vez de uma mera técnica, que entende o patrimônio arquitetônico como algo vivo e integrado a novas narrativas. Pozzobom destaca que a Terceira Via também pode ser reconhecida por termos como “abordagem conceitual” ou “conservação crítica”, evidenciando uma mudança de paradigma que aproxima as culturas da conservação e do design, permitindo que o patrimônio seja reinterpretado sem perder sua essência histórica.

Figura 9 - Fase de obras: Preservação das fachadas e marcação estrutural da nova modulação interna dos espaços. Fonte: Reitoria UFPEL, 2014.

Diante disso, o presente artigo, a fim de melhor exemplificar a abordagem por Terceira Via apresentada por Pozzobom (2020) e estabelecer uma conexão entre as diferentes abordagens de intervenção em patrimônio e a especificidade da tipologia industrial, traz como exemplo o projeto de intervenção realizado no Complexo Zollverein (2006) pelos arquitetos Rem Koolhaas, Norman Foster e SANAA. O projeto se destaca pela adição de elementos que trazem à tona uma das principais características dessa abordagem projetual apontada por Solà-Morales (2008): a capacidade da intervenção de estabelecer uma analogia com a pré-existência - uma vez que o volume das escadas rolantes dialoga com as rampas pertencentes ao projeto original da antiga fábrica, criando uma conexão visual e funcional que integra o antigo e novo, propondo uma aproximação dialética com o passado, onde memória e inovação coexistem de modo a oferecer uma postura crítica que se distancia da preservação histórica tradicional, porém sem apagar o valor da pré-existência.

Aproximações entre os métodos de intervenção e o objeto de estudo

A abordagem da Terceira Via apresentada por Pozzobom (2020) oferece um referencial teórico fundamental para compreender intervenções arquitetônicas em edificações industriais. Nesse contexto, a intervenção contemporânea deve respeitar a memória do edifício preexistente, sem recorrer à mera reprodução estilística ou à ruptura formal completa.

O projeto analisado se alinha a essa abordagem ao equilibrar preservação e inovação. Destacam-se as analogias com a pré-existência, permitindo a continuidade da história sem imitação direta. A manutenção das fachadas como testemunho da volumetria primitiva e a inserção de uma nova cobertura em estrutura metálica aparente, reproduzindo o perfil da antiga, demonstram o compromisso com a identidade histórica.

Entretanto, a intervenção pode ser questionada sob a ótica do “fachadismo”, uma vez que a preservação parcial é criticada por reduzir o valor histórico do patrimônio à sua aparência externa, desconsiderando seu contexto original (Michelon, 2019, p. 38). Neste caso específico, essa abordagem acontece devido ao estado precário do edifício, que perdeu grande parte de seus elementos originais, restando praticamente apenas as fachadas passíveis de preservação integral (fig. 9).

Figura 10 - Situação atual da via em frente ao edifício, na rua Coronel Alberto Rosa: Largo do Bola. Fonte: Autora, 2024.

A intervenção buscou equilibrar preservação e adaptação ao novo uso universitário, garantindo a reversibilidade das modificações por meio do uso de estrutura metálica nos elementos de circulação vertical, na cobertura e nas divisórias de gesso acartonado. O tratamento das fachadas, com limpeza, restauração do reboco e preservação dos tijolos maciços, segue o conceito de estratificação temporal da “Terceira Via”, permitindo a coexistência de diferentes camadas históricas.

A inserção de elementos contemporâneos mantém a coerência espacial do conjunto. Como apontado por Solà-Morales (2006), a intervenção deve estabelecer relações significativas com o preexistente, sem reduzir-se à dicotomia entre antigo e novo. Essa abordagem também dialoga com Lynch (1960), que destaca a continuidade espacial e a memória urbana como fundamentais para a apropriação dos espaços. Nesse sentido, o desenho dos gradis dos guarda-corpos metálicos, inspirado na arquitetura histórica de Pelotas, reforça a conexão entre a intervenção e a identidade do lugar. A criação de um largo exclusivo para pedestres em frente à edificação alinha-se à abordagem de Solà-Morales sobre a continuidade urbana e a permanência do *espírito do lugar*. Choay (2001) reforça essa perspectiva ao defender estratégias que respeitem a evolução natural dos espaços construídos.

Ainda no que diz respeito ao diálogo entre o novo edifício e o espaço público, a intervenção pode ser apontada como uma tentativa de fortalecer a legibilidade urbana do local. Bentley et al. (1999) afirmam que um ambiente legível é aquele que pode ser lido, ou seja, compreendido pelas pessoas, facilitando a navegação e aumentando a sensação de segurança. No bairro portuário, mesmo em ruínas, os edifícios industriais garantem diferenciação visual e identidade. Nesse contexto, a implantação do novo edifício busca preservar essa característica, priorizando acessos visíveis e conexões fluidas com os percursos urbanos existentes.

Portanto, observa-se que a intervenção no edifício analisado equilibra preservação e inovação, respeitando a materialidade original e criando novas camadas de significado. O projeto traduz os conceitos de analogia, continuidade e transformação, valorizando a estratificação temporal, a autenticidade das marcas do tempo e o fortalecimento da relação com o contexto urbano.

Diante deste cenário, observa-se que a atuação em preexistências arquitetônicas e urbanas envolve um processo interpretativo, sem fórmulas fixas ou soluções padronizadas. Como apontado por Solà-Morales (2006), cada intervenção exige a leitura cuidadosa das camadas históricas e das dinâmicas espaciais existentes, reconhecendo que a cidade e seus edifícios são organismos em constante transformação.

Ao longo dos últimos dois séculos, a construção de um arcabouço teórico tem orientado arquitetos e urbanistas nesse desafio, fornecendo princípios que, embora não determinem respostas únicas, servem como referência para abordagens mais sensíveis e contextualizadas. Revisitar essas reflexões torna-se essencial para atualizar e ampliar as estratégias de intervenção, promovendo soluções alinhadas aos desafios da cidade contemporânea, mais inclusiva, democrática e atenta à memória urbana.

Referências

BENTLEY, I.; ALCOCK, P.; MCGLYNN, S.; SMITH, G.; MURRAIN, A. *Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1999.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: UNESP, 2017.

COSTA, L. *Porto de Pelotas: a história do desenvolvimento industrial da região e o que restou dela*. A voz do Porto, 2024. Acesso em: 25 set. 2024. Online. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/avozdoporto/2024/02/10/porto-de-pelotas-a-historia-do-desenvolvimento-industrial-da-regiao-e-o-que-restou-dela/.

CRUZ, Natália de Freitas. Relação antigo-novo na morfologia urbana – contraste e analogia na Praça Mauá do Rio de Janeiro. Revista Ponto: Arquitetura e Urbanismo, Pelotas, v. 3, n. 2, p. 144–174, abr./jun. 2023.

GRACIA, Francisco de. *Construir en lo construido: la arquitectura como modificación.* [S. l.]: Editorial NEREA, 1992.

GUTIERREZ, E. J. B.; OLIVEIRA, A. L. C.; MACIEL, A. *A inclusão da ociosidade: uma metodologia para inventariar imóveis urbanos ociosos: o caso de Pelotas (RS)*. Relatório final de pesquisa. CNPQ – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico. Pelotas, 2006.

ICOMOS. *The Dublin Principles*: Document on historic urban landscapes. Paris: ICOMOS, 2011.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *História e ética na conservação e na restauração de monumentos históricos*. Revista CPC, n. 1, p. 16-40, 1 abr. 2006.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia: Ateliê/Fapesp, 2009.

LAMAS, José. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 3. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LE CORBUSIER. *A carta de Atenas.* 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2017

MICHELON, Francisca Ferreira (org.). *O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas*. Pelotas: Ed. UFPel, 2019. p. 85-125.

PANERAI, Philippe. *Análise urbana*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PELOTAS. *III Plano Diretor de Pelotas*. Pelotas: Prefeitura Municipal de Pelotas, 2008.

POZZOBOM, Gustavo. *Navegar o tempo: intervenções de Enric Miralles sobre preexistências*. 2020. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2020.

RIBEIRO, E. B. *Resenha: Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro, Kühl, Beatriz Mugayar*. 2. ed. Cotia: Ateliê, 2018. 328p. Revista CPC, [s. l.], v. 15, n. 29, p. 208–218, 2020.

RIEGL, Alois. *O culto moderno dos monumentos: seu caráter e sua origem*. Tradução de Pedro Mendes da Rocha. São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Intervenciones*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Do contraste à analogia: novos desdobramentos do conceito de intervenção arquitetônica*. In: NESBITT, Kate (org.). Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica 1965-1995. p. 131-137. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

TICCIH. *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*. Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Julho 2003.

UNESCO. Carta de Atenas: Carta Internacional sobre a Conservação e a Restauração dos Monumentos e Sítios. Atenas: [s. n.], 1931.

ZEIN, Ruth Verde. A rosa por outro nome tão doce... seria? In: DOCOMOMO BRASIL, 7., 2007, Porto Alegre. Anais do 7º Seminário Docomomo Brasil. Porto Alegre: DOCOMOMO Brasil, 2007.

ZERBETTO, Andrea. *Inflação patrimonial: o complexo de Noé da contemporaneidade e as ilusões de eternidade*. In: Arquitextos, n. 087.03. São Paulo: Vitruvius, 2007. Acesso em: 18 out. 2024. Online. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/218

CONTRADIÇÕES NA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
Tensões e disputas no caso de Florianópolis

CONTRADICTIONS IN THE PRESERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE
Tensions and disputes in the case of Florianópolis

Alisson Pazetto de Oliveira[1] e
Marina Toneli Siqueira[2]

Resumo
O artigo discute a importância e as contradições que envolvem a preservação do patrimônio industrial nas cidades contemporâneas. Aborda como, após transformações tecnológicas, políticas, econômicas e sociais que causaram a desvalorização das atividades industriais, processos de cenarização podem transformar seus espaços em produtos comercializáveis, diante de uma realidade influenciada pela espetacularização e pela lógica de mercado. Além disso, indo de encontro à sua instrumentalização pelo planejamento estratégico, explora a importância da preservação para além do invólucro físico, alertando para o risco de fomentar processos de apagamento gradual da memória coletiva, de elitização e de segregação socioespacial. O texto analisa as tensões existentes nas iniciativas de preservação e revitalização em Florianópolis, investigando o entorno da Ponte Hercílio Luz e os antigos bairros Estreito e Rita Maria. Conclui que a preservação do patrimônio deve equilibrar demandas contemporâneas com sua função social e cultural, garantindo a inclusão das diversas vozes e usos locais.
Palavras-chave: patrimônio industrial, memória coletiva, cenarização, espetacularização, revitalização urbana.

Abstract
The article discusses the importance and contradictions surrounding the preservation of industrial heritage in contemporary cities. It addresses how, following technological, political, economic, and social transformations that led to the devaluation of industrial activities, processes of theatricalization can transform these spaces into marketable products within a reality shaped by spectacularization and market logic. Furthermore, challenging its instrumentalization by strategic planning, it explores the importance of preservation beyond the physical envelope, warning of the risks of fostering gradual erasure of collective memory, elitization, and socio-spatial segregation. The text analyzes the tensions present in preservation and revitalization initiatives in Florianópolis, focusing on the area surrounding the Hercílio Luz Bridge and the ancient neighborhood Estreito and Rita Maria. It concludes that heritage preservation must balance contemporary demands with its social and cultural role, ensuring the inclusion of diverse local voices and uses.

1 Mestrando do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Arquiteto e Urbanista pela Universidade do Estado de Santa (UDESC/2018). Email: alisson.pazetto@gmail.com
2 Professora no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Doutora em Planejamento Urbano e Políticas Públicas pela University of Illinois (2014). Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP/2008). Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC/2005). E-mail: marina.siqueira@ufsc.br

Keywords: industrial heritage, collective memory, scenography, spectacle, urban revitalization.

Introdução

As cidades, suas edificações e as formas de vida que nelas habitam não são estáticas; são produtos históricos, moldados em condições específicas de desenvolvimento tecnológico, político, econômico e social. Ao analisar seus tecidos urbanos, é possível identificar camadas temporais que carregam valores materiais e simbólicos, os quais constituem o patrimônio cultural em suas múltiplas dimensões. Essas camadas não existem de forma isolada e dialogam entre si com maior ou menor harmonia, de acordo com cada contexto, expondo tensões e conflitos entre passado e presente. Portanto, pensar não apenas na valorização e preservação do patrimônio, mas também na sua adaptação para novos usos, é uma questão relevante frente à sociedade contemporânea, marcada pela aceleração de fluxos econômicos, pelas mudanças nos padrões de consumo e pelas novas demandas sociais.

Partindo dessa premissa, a proposta deste artigo é discutir as contradições que envolvem o patrimônio, mais especificamente aquele de natureza industrial, analisando como processos de cenarização podem transformá-lo em um produto comercializável diante de realidades influenciadas pela espetacularização e pela lógica de mercado. Esse panorama suscita reflexões sobre como a valorização do patrimônio pode ser instrumentalizada de diferentes maneiras, ora reforçando seu valor cultural, ora servindo como base para interesses comerciais que não dialogam diretamente com sua preservação e/ou com os interesses das comunidades locais. Casos de reabilitação de antigas edificações industriais ilustram como sua estética pode ser utilizada para criar cenários de consumo e lazer de alto padrão.

Sob essa perspectiva, este artigo explora o caso de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina. Com a maior parte de seu território localizado em uma ilha de grande diversidade e fragilidade ambiental, a cidade não é conhecida popularmente pelo seu processo de industrialização. Ainda assim, o patrimônio industrial vem aparecendo como protagonista de projetos de *revitalização*[3] e reabilitação, especialmente no entorno insular da Ponte Hercílio Luz e nos antigos bairros Estreito e Rita Maria. Sendo assim, a análise busca explorar como o patrimônio industrial vem sendo ressignificado em um contexto de crescente pressão imobiliária e turística na cidade, destacando os impactos socioespaciais dessa transformação e questionando até que ponto a valorização do patrimônio industrial contribui para a manutenção da memória coletiva ou, ao contrário, para sua instrumentalização em favor de interesses econômicos.

Para tanto, este texto está estruturado em quatro seções. Na primeira, será discutido o conceito de patrimônio de maneira ampla, avançando até o patrimônio industrial e sua relação com a memória coletiva e a identidade cultural. Na segunda, serão analisados os processos de banalização e espetacularização que transformam o patrimônio em mercadoria na cidade contemporânea, especialmente aquele de natureza industrial. A terceira se concentrará no caso de Florianópolis, explorando as tensões existentes nas iniciativas de *revitalização* e reabilitação no entorno insular da Ponte Hercílio Luz e nos antigos bairros Estreito e Rita Maria. Por fim, será apresentada uma reflexão sobre os desafios e possibilidades de uma preservação do patrimônio industrial que dialogue de

3 O termo “revitalização” é empregado neste texto conforme sua utilização na literatura e nos projetos urbanos brasileiros. Assim, é necessário esclarecer que ele pode ter implicações e conotações controversas por implicar que o espaço pode não possuir mais vida, mas de fato comportar práticas locais que não estão de acordo com um certo imaginário idealizado para o lugar.

forma equilibrada com as demandas contemporâneas, sem perder de vista sua função social e cultural.

O patrimônio industrial como lugar de memória

A construção do conceito de patrimônio cultural tem raízes historicamente ligadas a dois temas frequentemente associados: a memória coletiva e a identidade. Entre outros elementos, ele é composto pelos monumentos arquitetônicos, sítios arqueológicos, práticas, saberes e tradições, capazes de estabelecer uma conexão com o passado e contribuir de maneira significativa para a sustentação da memória coletiva e da identidade de grupos sociais. Essa qualidade, entretanto, não é fixa, uma vez que ele está em constante diálogo com as mudanças sociais, políticas e culturais que dão forma às comunidades. Por isso, a noção de patrimônio cultural tem sido ampliada e, por vezes, ressignificada, incorporando novas dimensões e adjetivos que refletem a complexidade das relações entre cultura, história e sociedade.

A memória, entendida como uma habilidade mental que depende de processos cognitivos complexos, contribui para que as lembranças não sejam totalmente perdidas. Por outro lado, a memória coletiva ultrapassa o limite individual e é construída a partir de uma dinâmica social que alimenta a identidade de um grupo, sendo essencial para a sua coesão e continuidade. Além de ser uma ferramenta para preservar memórias do passado, como veremos ao longo deste artigo, constitui-se também como um instrumento de poder que pode ser manipulado, o que demonstra a importância da sua democratização para a promoção e valorização de memórias não oficiais e locais (Le Goff, 1990).

A ideia de memória coletiva é reforçada por Assmann (2008), para quem, no nível cultural, a memória é institucionalizada e armazenada em formas simbólicas estáveis capazes de atravessar muitas gerações. São coisas que, apesar de não possuírem lembrança própria, podem desencadeá-las por carregarem memórias que são atribuídas às mesmas: “coisas como pratos, festas, rituais, imagens, histórias e outros textos, paisagens e outros ‘lugares de memória’” (Assmann, 2008, p. 111, tradução nossa). Portanto, elementos físicos e simbólicos, investidos de valor, atuam como suportes que fortalecem vínculos emocionais e contribuem diretamente para a construção e preservação da memória coletiva. Tais suportes não fazem parte de um cenário passivo, mas estão ativamente ligados à sua formação e manutenção, pois carregam significados que são compartilhados por grupos inteiros. Lugares como igrejas, mercados ou ruas tornam-se repositórios de lembranças compartilhadas que ajudam a manter a continuidade histórica e cultural, mesmo em meio a mudanças sociais e temporais (Halbwachs, 1990).

Para Nora (1984), os lugares de memória existem em dois planos — simples e complexo, natural e artificial — e funcionam em três dimensões que, mesmo em diferentes proporções, estão sempre presentes: material (física), simbólica (com significado) e funcional (com um propósito). Ou seja, para que algo seja reconhecido como um lugar de memória é essencial a *vontade de memória* e a intenção de preservar e transmitir lembranças. Sem essa intencionalidade, esses lugares se tornam apenas parte da história, sem o caráter emocional e simbólico associados a eles. Assim como Le Goff (1990), o autor argumenta que a memória coletiva é dinâmica porque está ligada a grupos vivos e em constante evolução, enquanto que a história se limita a uma representação incompleta do passado. Por esse motivo, com o declínio de algumas sociedades tradicionais e do sentimento de coletividade, os lugares de memória passaram a assumir formas físicas (edificações, arquivos, museus, monumentos, etc) e simbólicas (datas especiais e outros rituais), por meio das quais a memória se cristaliza e se refugia, servindo para lembrar, preservar e transmitir a memória em um mundo onde (talvez) ela não exista mais de forma espontânea.

Sob essa perspectiva, o patrimônio cultural assume um papel de lugar de memória, tornando possível a materialização de bens e a manifestação de práticas que, revestidos de referências culturais e históricas, contribuem para manter a identidade de um grupo ao longo do tempo. Ao conservar edifícios, sítios, monumentos e práticas, é possível perpetuar valores, narrativas e significados compartilhados que são capazes de conectar gerações e resistir a mudanças sociais. Sua relevância está não apenas na representação de um passado, mas também em sua capacidade de estabelecer uma ligação entre o que foi, o que é e o que pode vir a ser, contribuindo para a coesão social e a continuidade cultural em uma sociedade em constante transformação. Assim, o próprio conceito de patrimônio pode e vem sendo ressignificado de acordo com alterações temporais e espaciais, seguindo sistemas políticos, econômicos, culturais e técnico-científicos contextuais.

Segundo Choay (2014), inicialmente o termo patrimônio estava ligado a estruturas familiares, econômicas e jurídicas, mas ganhou novos significados, especialmente com a adição do adjetivo histórico. Essa noção, que surgiu no Ocidente, expandiu-se globalmente a partir do século XIX e sofreu ampliações tipológicas, cronológicas e geográficas para além de sua dimensão privada, passando a representar também o passado coletivo de uma sociedade. Em um primeiro momento, o patrimônio histórico concentrava-se basicamente em vestígios da antiguidade, edifícios religiosos e castelos. Posteriormente, passou a incorporar um alargamento de sua definição, incluindo formas da arquitetura erudita ou manifestações vernaculares; localizações urbanas ou rurais; de caráter público ou privado; um único edifício singular ou um bairro, expandindo-se ainda ao incorporar obras de temporalidade mais recente, como as do modernismo do século XX.

Em vista disso, ao aprofundar essa dimensão do patrimônio, é preciso compreender o papel do monumento como um dos pilares das práticas patrimoniais. O termo deriva do latim e está relacionado a *monere*, que significa recordar; ou seja, evocar lembranças. Por isso, um monumento pode ser considerado qualquer elemento físico construído para ativar memórias com o intuito de preservá-las ou transmiti-las. Tratam-se de memórias que são cuidadosamente selecionadas por sua capacidade de desafiar o efeito corrosivo do tempo e de sustentar identidades, sejam elas étnicas, religiosas, nacionais, tribais ou familiares. Apesar de ainda estar efetivamente destinado a servir à memória das futuras gerações, o monumento, como ator guardião, passou a perder relevância e adquirir outros significados, traduzindo transformações culturais e sociais que enfatizam também valores estéticos e técnicos, seu prestígio e sua grandiosidade. Essa *perda* de status do monumento é atribuída por Choay (2014) à invenção de novas formas de lembrar, entre elas os impressos, os livros, as fotografias e os meios eletrônicos.

A partir das noções de Riegl, Choay (2014) ainda apresenta uma segunda categoria fortemente difundida na Europa: a do monumento histórico, reconhecido posteriormente como testemunho do passado que surge a partir da seleção de edifícios, sítios e objetos já existentes. Ele pode ser visto de duas maneiras diferentes, dependendo de como se relaciona com o tempo e a memória: como objeto de saber que contém um valor restrito a um entendimento histórico ou artístico, e como obra de arte, ligado à sensibilidade estética e ao *desejo de arte*. No entanto, Choay (Ibid.) aponta que o seu reconhecimento em nível global ainda é superficial pois, sem a compreensão da importância do tempo, da duração e da evolução da arte dentro de um contexto histórico, ele perde sentido.

Castriota (2009) ainda analisa a transição entre o monumento e o monumento histórico na modernidade, por meio da qual ocorre a extinção progressiva da sua função memorial. Ele, que estava ligado à intenção de evocar o passado, é substituído pela ideia de monumento histórico vinculado ao valor estético, histórico e artístico, preservado por sua relevância cultural, e não mais por sua capacidade de evocar memórias. Essa perspectiva, que se impôs globalmente, passou a refletir uma forma de dominação cultural a partir da qual alguns valores e práticas foram mantidos em detrimento de outros, o que evidencia mais uma vez que a identificação e preservação do patrimônio não são processos neutros e podem estar intimamente ligados a interesses políticos e ideológicos com a finalidade de legitimar o poder de certos grupos.

Mesmo no Brasil, onde processos de patrimonialização iniciaram muito mais tarde, Fonseca (2005) aponta que as políticas de preservação foram conduzidas por intelectuais que atuaram em favor das camadas cultas da sociedade, convertendo-as em valores universais, o que só passou a ser contestado após a década de 1970. Portanto, a revisão crítica e o alargamento do conceito de patrimônio histórico no país aconteceram conjuntamente ao reconhecimento de memórias e identidades que foram marginalizadas pela história oficial (como no reconhecimento do patrimônio popular), com a expansão de sua atuação de elementos individuais para conjuntos (como na preservação de distritos e paisagens) e na valorização de saberes, expressões e práticas da vida social de um grupo (como na concepção do patrimônio imaterial).

Nesse contexto de constante adaptação da forma de definição do patrimônio, as transformações socioeconômicas e tecnológicas do processo de industrialização trouxeram uma nova categoria contemporânea. Diferentemente do patrimônio cultural tradicional, que se concentrava em monumentos, sítios arqueológicos e práticas ancestrais, o patrimônio industrial passou a representar os vestígios materiais e imateriais ligados à era industrial, como fábricas e complexos fabris, máquinas, ferrovias e os conhecimentos técnicos associados à produção manufatureira. Esses elementos documentam avanços tecnológicos, transformações nas relações de trabalho e carregam memórias coletivas relacionadas à identidade de comunidades operárias, ao desenvolvimento urbano e aos impactos da industrialização na vida cotidiana das cidades.

Pela sua proximidade com a arqueologia industrial, Kühl (2010) adverte que o patrimônio industrial gera debates intensos, especialmente no que diz respeito às suas definições, ao recorte cronológico, aos bens que são compreendidos e aos problemas de preservação. A arqueologia industrial não constitui uma disciplina autônoma, mas sim um campo temático interdisciplinar que requer a integração de várias áreas do conhecimento. A autora destaca a ausência de referenciais teórico-metodológicos exclusivos a essa área de estudo e aponta uma confusão prática entre os termos *arqueologia industrial* e *patrimônio industrial*, frequentemente usados como sinônimos, com a predominância de um ou outro, variando conforme o contexto cultural.

A arqueologia industrial consolidou-se como o estudo das evidências materiais que documentam o impacto social, econômico e tecnológico da industrialização, em especial nos últimos 250 anos. Sua origem está associada à década de 1950 no Reino Unido, quando, diante de um cenário de intensa urbanização, emergiu a necessidade de registrar e preservar os vestígios da Revolução Industrial (Palmer; Neaverson, 1998). O patrimônio industrial, por sua vez, refere-se ao conjunto de vestígios físicos e culturais relacionados à industrialização que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Pesquisadores como Bergeron e Dorrél-Ferré (1996) defendem que o patrimônio industrial consiste:

> [...] nos vestígios, mais ou menos bem preservados, de seu funcionamento e de sua inserção na paisagem ou na sociedade. Arquivos empresariais, paredes de fábricas, restos de infraestruturas ou ferramentas, coleções de produtos [...], impacto no meio ambiente, memória das últimas gerações de empresários ou trabalhadores: são todos elementos materiais ou lembranças que, atualmente, são amplamente reconhecidos como indispensáveis para escrever a história da indústria. Trata-se de uma história registrada não apenas em estatísticas, levantamentos e balanços contábeis, mas também no espaço tridimensional, na percepção de uma população, no cotidiano das pessoas (Ibid., p. 3, tradução nossa).

Portanto, embora ambos os conceitos estejam interligados, a arqueologia industrial se dedica à investigação do processo de industrialização em sua totalidade enquanto que o patrimônio industrial corresponde aos aspectos desse universo reconhecidos como relevantes para a preservação.

Em 2003 é realizada a consolidação deste reconhecimento do patrimônio industrial a partir da Carta de Nizhny Tagil, elaborada pela Comissão Internacional para a Conservação do Património Industrial (TICCIH) e ratificada pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS). No entanto, iniciativas de preservação do patrimônio industrial passaram a surgir na América Latina apenas nas últimas décadas devido ao desaparecimento de símbolos da memória nacional como fábricas, armazéns, engenhos de açúcar e estruturas da atividade mineradora. No Brasil, embora iniciativas como o tombamento da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema (São Paulo), em 1964, tenham representado avanços (Meneguello, 2013), destaca-se que muitas dessas estruturas reconhecidas como patrimônio industrial não foram originalmente tombadas com esse propósito. Na maioria dos casos, o interesse do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) estava voltado para a valorização da arquitetura colonial ou para a relevância histórica desses locais no processo de formação do Estado Nacional, e não necessariamente para sua conexão com a industrialização (Rosa, 2011).

As primeiras pesquisas de fato acerca do tema no país iniciaram na década de 1980, sendo que um dos marcos iniciais foi o 1º Seminário Nacional de História e Energia em São Paulo de 1986, que buscou fomentar discussões sobre o patrimônio industrial. Contudo, isso não foi suficiente para consolidar estudos que articulassem patrimônio, arqueologia e cultura. Assim, a temática voltou a ganhar relevância somente entre 2002 e 2004 com a criação do Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH-Brasil), que marcou um novo momento de inserção do Brasil nas discussões globais e no reconhecimento desse legado. Essa evolução fortaleceu a relação entre patrimônio, cultura e identidade, com destaque para o vínculo entre pesquisa, memória, políticas públicas e o impacto do turismo no seu reconhecimento e valorização (Meneguello, 2013; Silva, 2019).

De fato, após a institucionalização do TICCIH-Brasil em 2004, observou-se um crescimento significativo no número de pesquisas relacionadas ao patrimônio industrial, especialmente entre 2010 e 2015, período que coincide com a elaboração dos Princípios de Dublin[4] e com a realização de encontros nacionais e internacionais sobre a temática. No entanto, no que diz respeito às produções acadêmicas desse período, Silva (2019)

4 Os Princípios de Dublin definem parâmetros que orientam a documentação, compreensão, proteção, conservação e valorização das estruturas do patrimônio industrial, assim como os sítios, áreas e paisagens industriais que incluem valores sociais e culturais.

e Kühl (2010) ressaltam a necessidade de aprofundamento teórico e metodológico interdisciplinar nos estudos sobre o patrimônio industrial. Ambos concordam que a sua preservação deve ser embasada em princípios que considerem não apenas sua dimensão material, mas também seu impacto na identidade social e nas dinâmicas territoriais. Nesse sentido, Kühl (2010) observa que, embora haja essa multiplicação de estudos sobre complexos industriais e tipologias específicas, eles frequentemente se limitam a análises monográficas ou descritivas. Ainda falta uma abordagem integrada, que explore a inserção desses bens no espaço e no tempo, suas relações com a estruturação urbana e territorial, e suas conexões com aspectos sociais, econômicos, culturais e políticos, evitando ações imediatistas ou desconectadas do significado cultural do patrimônio:

> O que seria, por exemplo, de Bananal sem a sua estação, de São Paulo sem o Viaduto Santa Ifigênia, de Paris sem a Torre Eiffel? O que importa não é unicamente a lógica do objeto em si, mas como esse objeto insere-se e é apreendido numa dada realidade – historicamente estratificada – física, cultural, social, cultural, etc. (Kühl, 2010, p. 29)

Nessa mesma direção, Meneguello (2013) enfatiza que o patrimônio industrial não deve ser reduzido a meros edifícios ou objetos, mas também deve abranger a transmissão do saber técnico e as relações sociais e culturais associadas ao trabalho. Ele contribui para esclarecer as conexões entre homens, mulheres, máquinas e modos de produção, revelando outras dimensões ligadas às tradições, às identidades compartilhadas e à formação de grupos que podem extrapolar o espaço físico das fábricas. Sem a compreensão dessas dimensões e dos usos originais dos edifícios, essas estruturas tornam-se apenas invólucros desprovidos de significado. Mais recentemente, a Carta de Sevilha do Patrimônio Industrial (2019) veio trazer novas complementações nesse sentido ao chamar a atenção, entre outros pontos, para “o aumento da conscientização cidadã para a manutenção e conservação do Patrimônio Industrial como parte essencial da memória coletiva” e para “o valor cultural dos testemunhos materiais e imateriais vinculados às atividades produtivas” (Ibid., p. 11, tradução nossa). No entanto, para além da necessidade de valorização cultural frente a processos de descaracterização, abandono e perda, o patrimônio histórico industrial vem chamando atenção também por sua apropriação enquanto atrativo em um contexto de empresariamento e competição urbana.

O patrimônio industrial como mercadoria na cidade contemporânea

O processo de patrimonialização contemporâneo expõe um fenômeno contraditório: ao mesmo tempo em que busca preservar e celebrar o passado, muitas vezes o reduz a um recurso voltado às demandas do presente. Hartog (2013) sugere que o atual *fervor* pelo patrimônio pode ser reflexo de uma crise de temporalidade na qual o presente domina as narrativas, subordinando a história a um instrumento superficial e esvaziado de projeções para o futuro. Nesse cenário, o patrimônio assume o papel de objeto de consumo do passado, servindo mais como um espetáculo, recurso econômico ou símbolo desprovido de significado, do que como um meio de compreender a continuidade histórica de uma sociedade e seu presente.

Essa tendência de transformar o patrimônio em um bem de consumo está inserida em um contexto mais amplo de mudanças no uso e na gestão do espaço urbano. Castriota (2009) aponta que, a partir dos anos 1980, concomitante ao surgimento de políticas de preservação e conservação de áreas urbanas, amplia-se a perspectiva de que os financiamentos para sua manutenção não poderiam depender exclusivamente de fundos públicos. Resta claro que essa alteração na percepção acerca dos agentes e recursos envolvidos nas práticas de preservação e conservação não estão isoladas, mas fazem parte de um contexto mais amplo de transformações econômicas, políticas e sociais que geram uma nova percepção no que diz respeito às funções do Estado (Harvey, 2008a e 2008b). Segundo Brenner e Theodore (2002), isso não significa o seu fim, mas sim a sua diminuição em certas áreas para aumentar a sua *eficiência* e o seu direcionamento para setores considerados mais *competitivos*.

No caso das políticas patrimoniais, o Estado deixou de se limitar a impor restrições a descaracterizações e passou a coordenar projetos de desenvolvimento para essas áreas que envolvem sua preservação, conservação e *revitalização*. A partir desse momento, deixou de se tratar apenas da identificação e delimitação de áreas de conservação, mas de desenvolver planos abrangentes para esses setores da cidade. Isso passou a exigir não somente medidas administrativas, mas também um complexo conjunto de instrumentos legais. Efetivamente, surgiram novos métodos de planejamento que buscaram criar estratégias de cooperação entre o setor público e privado, incluindo a transferência de recursos e a redefinição de papéis na gestão urbana. Por isso, a descentralização das decisões e a multiplicidade de atores envolvidos são vistos agora como essenciais para a formulação das políticas públicas, representando também um desafio significativo para compreensão das interações entre o Estado e a sociedade civil (Castriota, 2009).

Sob essas circunstâncias, o patrimônio e a cultura passaram a ser utilizados como ativos estratégicos que servem de meio para reforçar o patriotismo cívico e promover a imagem da cidade como uma mercadoria desejável em um contexto voltado para a atração de investidores, moradores e turistas. Eles, que foram concebidos como suporte da identidade política e social, passam a ser instrumentalizados para a promoção da cidade como um produto disputado a partir do planejamento estratégico, competitivo ou empresarial (Vainer, 2002). Arantes (2002) e Jacques (2008) reforçam essa questão ao observar a simbiose entre cultura e capital no sistema capitalista contemporâneo. Esse processo, associado à expansão da urbanização, contribui para a espetacularização das cidades, que passam a ser planejadas mais para o consumo e o turismo do que para atender às necessidades de seus habitantes. A partir dessa perspectiva, multiplicam-se as análises acerca da *morte* de certos lugares enquanto as propostas de *revitalização* chocam-se diretamente com seus usos e usuários contemporâneos e evidenciam o contraste entre a vida atual (o presente) e a projetada (o futuro).

A espetacularização dos espaços também é entendida por Costa (2012) como uma consequência direta das políticas adotadas para enfrentar os problemas físicos, sociais e econômicos de áreas urbanas históricas consideradas degradadas. Ele destaca como práticas de renovação, requalificação, *revitalização* e refuncionalização têm sido empregadas nesse contexto, resultando na ressignificação das cidades, ou de partes delas, por meio da patrimonialização global. Esse fenômeno é descrito pelo pesquisador como:

> [...] o brusco movimento universal de espetacularização e banalização pela cenarização progressiva dos lugares promovido pela dialética Estado-mercado sobre a base das técnicas, da ciência e da informação (Ibid., p. 89).

Essas ações, embora lideradas pelo Estado, operam sob a influência do capital e de lógicas privadas, resultando na valorização de setores específicos da cidade e na criação de cenários urbanos que podem impactar a memória cultural local.

Nesse sentido, Peixoto (2004) explica que a banalização e a cenarização tendem a representar uma cidade idealizada que não necessariamente corresponde à experiência cotidiana dos residentes e à realidade urbana, mas sim a obras de arte transformadas em objeto de consumo. Elas se tornam imagens metonímicas da cidade que funcionam como um cartão de visita, onde a parte embelezada é tomada como um reflexo do todo, sem promover de fato uma identidade vivida e compartilhada. Foi essa extensa disseminação do consumismo que contribuiu para a difusão de um supermercado cultural e para a desvinculação das identidades, como argumenta Hall (2006):

> Quanto mais a vida social se torna mediada pelo mercado global de estilos, lugares e imagens, pelas viagens internacionais, pelas imagens da mídia e pelos sistemas de comunicação globalmente interligados, mais as identidades se tornam desvinculadas — desalojadas — de tempos, lugares, histórias e tradições específicos e parecem "flutuar livremente" (Hall, 2006, p. 75).

Essa intensificação do uso da cultura e sua apropriação enquanto mercadoria inserem-se em uma cenário de inovações tecnológicas, transformações políticas e econômicas, além de novos padrões sociais com profundos impactos nas cidades. Por um lado, existe um processo de reconfiguração produtiva com maior mobilidade de capital em escala global, processos de desindustrialização e industrialização, e altas taxas de lucratividade advindas de setores da tecnologia, comunicação, finanças, mercado imobiliário, comércio e serviços que se unem ao papel do Estado mais como agenciador de negócios do que como promotor de direitos cidadãos (Harvey, 2008b). Por outro, novos padrões de consumo e lazer, demandas por maior liberdade e valorização de identidades culturais, bem como alterações demográficas e de composição familiar, produziram um retorno às cidades ou um *zeitgeist* urbano (Arantes, 2002). Nesse contexto, a cultura pode se tornar um dos mais poderosos meios de reestruturação do espaço urbano.

Um exemplo amplamente discutido em pesquisas acadêmicas, que representa bem essas questões no final da década 1970, é o caso da *revitalização* do Harborplace, em Baltimore. O projeto de transformação da área portuária — originalmente um local de atividade econômica intensa, voltado para a produção e circulação de mercadorias — em um espaço voltado para o consumo e o turismo, incluiu a construção de estruturas como aquários, centros de ciência, hotéis e marinas. O objetivo era utilizar o espetáculo e a teatralidade gerados pela mistura de estilos, da história, da ornamentação e da diversificação de superfícies para criar uma "arquitetura do espetáculo, com sua sensação de brilho superficial e de prazer participativo transitório, de exibição e de efemeridade, de *jouissance*", nas palavras de Harvey (2008a, p. 91). No entanto, vale ressaltar que Baltimore não foi um caso isolado, sendo acompanhada por cidades como São Francisco, Nova Iorque e Londres, que foram alvos de campanhas voltadas à criação de projetos e à construção de imagens positivas de si mesmas, em um contexto de competição impulsionada pela desindustrialização e por políticas de reestruturação urbana que priorizaram o desenvolvimento de seus centros financeiros, distritos históricos e espaços de consumo e de entretenimento (Ibid, 2008).

Essa questão também se mostra aprofundada em estudos de caso contemporâneos em cidades tão diversas quanto Hong Kong (Barber, 2020), Paris (Weissheimer, 2022), Chicago (Grevstad-Nordbrock; Vojnovic, 2019), Guanajuato (Escobedo, 2017), Santiago (Palacios, 2019) e Salvador (Mourad; Figueiredo; Baltrusis, 2014). Mesmo que com enfoques e resultados diversos, esses estudos destacam a tendência de empregar a *revitalização* e a reabilitação de áreas históricas como estratégia de promoção das cidades a fim de torná-las lucrativas e atrativas para diversos setores, como comércio, turismo, artes, cultura e habitação. Contudo, essa prática pode resultar no aumento significativo dos preços imobiliários, na transformação do comércio para atender a uma clientela mais privilegiada e na conversão do patrimônio em mercadoria, até mesmo em unidades para aluguel temporário em plataformas digitais. Ao ser tratado como um produto, o patrimônio perde sua função social e histórica para refletir a lógica da lucratividade econômica.

O patrimônio industrial, em particular, enfrenta desafios singulares dentro desse contexto de mercantilização porque, além da questão material, envolve dimensões estruturais do processo de transformação política, econômica e social contemporâneo. Como ressaltam Ferreira (2021), Kühl (2021), Meneguello (2021) e Rovai (2021), existe ainda a sua dimensão histórica e afetiva ligada às memórias do trabalho e às identidades coletivas daqueles que vivenciaram sua experiência, sua ligação com os modos de organização da produção do espaço, a transmissão dos saberes, as condições de trabalho e as lutas e conquistas associados a ele. No entanto, muitas vezes, a reabilitação dessas estruturas se reduz à produção de referências simbólicas que se contentam em criar apenas a representação pública de uma *espessura do tempo* (Jeudy, 2006), que funciona mais a serviço do consumo do passado, do que de sua própria compreensão. Isso acaba esvaziando o potencial desses espaços como lugares de memória, de vivência e de reflexão, transformando-os em cenários distantes das complexidades e das narrativas que lhes deram origem.

Essa dinâmica pode ser observada através do fenômeno de *loft living*, discutido por Zukin (1982) já nos anos 1970, antes mesmo das discussões mais recentes acerca de sua ampliação para outros contextos. Iniciado em Nova Iorque, mas rapidamente difundido em cidades como Amsterdam, Londres e Boston, esse movimento consistiu na conversão de antigos espaços industriais, como fábricas, armazéns e oficinas, em *lofts* residenciais. Em um primeiro momento, essas novas residências foram ocupadas por artistas que buscavam espaços amplos a preços acessíveis. Apesar das adaptações de uso, foram mantidas características arquitetônicas que eram marcantes nesse tipo de construção, incluindo os pisos de madeira, os tijolos à vista, pés direitos altos e os elementos metálicos da estrutura e esquadrias. Com o tempo, o que começou como uma solução de moradia acessível, transformou-se em um novo modelo de habitação impulsionado pelo mercado imobiliário e apoiado pelo Estado, marcando a valorização da estética industrial como símbolo de um estilo de vida sofisticado e alternativo. Como aponta a autora, essa transformação não foi apenas arquitetônica, mas também social e econômica, resultando em processos de gentrificação que expulsaram pequenos negócios e trabalhadores dessas áreas e deram lugar a uma nova elite urbana que valorizava a estética do passado: "Os lofts passaram de locais onde a produção ocorria para itens de consumo cultural" (Ibid., p. 3, tradução nossa).

Ainda que o fenômeno da gentrificação seja objeto de discussões que ultrapassam o âmbito do patrimônio devido à sua complexidade teórica e empírica (Gevehr; Berti, 2017; Lees, 2019), ele aparece aqui como um pano de fundo que reforça os efeitos socioeconômicos da estetização industrial. Isso porque, como defendido por Siqueira (2014), muitos estudos não abordam diretamente os desafios teóricos associados à utilização do conceito em realidades diferentes daquelas em que foi originalmente desenvolvido. De todo modo, a gentrificação pode ser entendida como o "processo de redesenvolvimento urbano que acarreta na elitização socioespacial" (Ibid., p. 392), o que contribui para a compreensão das transformações urbanas associadas ao patrimônio industrial em um contexto de planejamento estratégico das cidades. Cabe destacar que nem todo processo de patrimonialização gera gentrificação. Mas, a instrumentalização mercadológica do patrimônio pode gerar a transformação social e a expulsão de grupos vulneráveis identificados com processos de gentrificação.

LEGENDA
a. Fábrica de Pontas Rita Maria;
b. Fábrica de Gelo;
c. Vila Operária;
d. Casarão histórico;
e. Fábrica de Rendas e Bordados;
f. Ponte Hercílio Luz;
g. Parque da Luz
h. Forno Incinerador de Lixo;
i. Estaleiro Arataca;
j. Forte Santana do Estreito.

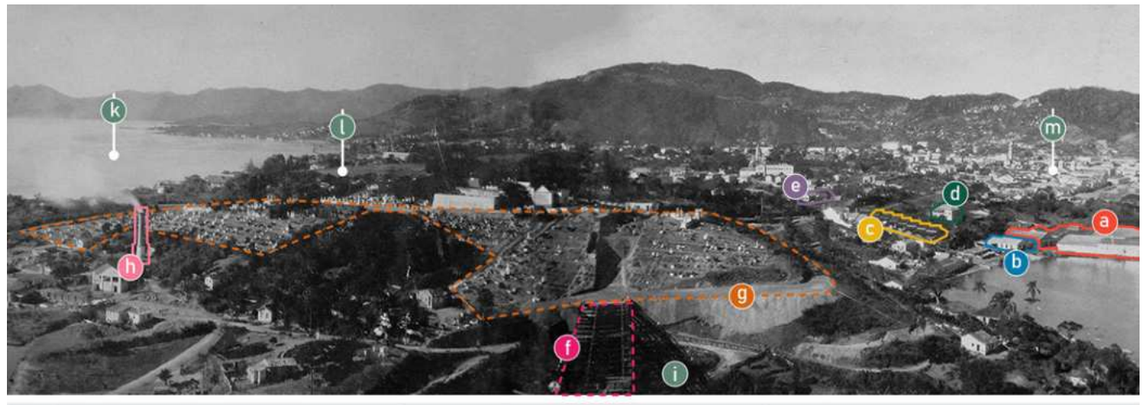
Figura 1 - Mapa de localização da área de estudo, 2021. Fonte: Google Earth, 2025. Adaptado pelos autores.

Por fim, altamente relacionado aos movimentos contemporâneos de revalorização estética do patrimônio industrial, ainda vale a pena mencionar o conceito de *Industrial Cool* introduzido por Willim (2008). Trata-se de uma abordagem que usa da estetização do passado industrial, reconhecido como marco a ser preservado pela sua autenticidade histórica, para oferecer experiências emocionais e sensoriais comodificadas. O autor também evidencia o que chama de economia da experiência, baseada na mercantilização de emoções, nostalgia e valores culturais, que revela a tensão existente entre a reutilização material dessas estruturas para fins como restaurantes gourmets, cafés e lojas, e a desconexão simbólica que frequentemente acompanha essas adaptações. As memórias sociais e históricas ligadas às práticas industriais acabam se diluindo em favor de uma narrativa que valoriza o espetáculo e a teatralidade criada através do apelo nostálgico e exótico da arquitetura industrial, ignorando as condições sociais e econômicas que moldaram o próprio patrimônio. Como destaca Zukin, "só quem não conhece o vapor e o suor de uma fábrica de verdade pode achar o espaço industrial romântico ou interessante" (Ibid., p. 51, tradução nossa).

O caso de Florianópolis: disputas na preservação do patrimônio industrial

A cidade de Florianópolis, capital catarinense, tem experimentado transformações urbanas significativas impulsionadas pelo aumento do fluxo de turistas, imigrantes e investimentos, os quais exercem forte pressão sobre seu ambiente natural, seu mercado imobiliário e seu patrimônio histórico. Nesse contexto, este estudo busca analisar as recentes iniciativas de *revitalização* e reabilitação, com destaque para as tensões da espetacularização e da cenarização do patrimônio industrial, bem como seus possíveis desdobramentos socioespaciais, especialmente na área que abrange a Ponte Hercílio Luz, seu entorno insular e suas estruturas portuárias e fabris nos antigos bairros do Estreito e Rita Maria (Figura 1).

A história da antiga Nossa Senhora do Desterro é marcada pelo desejo de *modernização*. Os primórdios de sua formação e crescimento remetem à importância de sua zona portuária no sistema colonial e ao desenvolvimento da agricultura de



LEGENDA
a. Fábrica de Pontas Rita Maria;
b. Fábrica de Gelo
c. Vila Operária;
d. Casarão histórico;
e. Fábrica de Rendas e Bordados;
f. Ponte Hercílio Luz (em construção);
g. Cemitério;
h. Forno Incinerador de Lixo;
i. Estaleiro Arataca;
k. Baía Norte;
l. Bairro Praia de Fora;
m. Bairro Figueira.

subsistência, da pesca e do comércio (Veiga, 2010). Desempenhando um papel central na administração e na vida política do estado, sua industrialização não foi tão expressiva como em outras cidades catarinenses, como Joinville e Blumenau. Ainda assim, o patrimônio industrial da cidade é um testemunho importante da sua história econômica e social, marcada por um desenvolvimento tardio, mas ainda assim significativo do ponto de vista das dinâmicas urbanas locais.

Mesmo com sua fundação em 1673, a consolidação do tecido urbano e o avanço rumo a uma industrialização mais expressiva ganharam força apenas no século XIX. Durante esse período, pequenas fábricas e oficinas começaram a surgir na área central, próximo ao continente, nos antigos bairros Estreito e Rita Maria, favorecidos pelas condições topográficas e pela proximidade com o antigo porto. A região já contava com marcos e equipamentos urbanos importantes, como o Forte Santana e o Cemitério Municipal. Contudo, foi entre o final do século XIX e início do século XX que a atividade industrial se intensificou de forma mais significativa, impulsionada especialmente pela inauguração da Fábrica de Pontas Rita Maria, em 1986:

> Sua instalação, divulgada entusiasticamente pelos jornais da época como uma das iniciativas mais relevantes no campo industrial da Capital, repercutiu no cenário político, econômico e social de todo o Estado de Santa Catarina. Aliada à fábrica de bordados, do mesmo empresário, Carl Hoepcke, ela veio incrementar a produção industrial da cidade, movimentando as atividades portuárias e criando uma empresa de navegação local (Veiga, 2010, p. 265).

O complexo industrial e portuário de Carl Hoepcke, de fato, consolidou-se como um pólo econômico. A Fábrica de Pontas Rita Maria utilizava tecnologia importada, uma infraestrutura avançada para a época, e possuía um sistema de transporte próprio sobre trilhos. Além dela, os bairros Estreito e Rita Maria (Figura 2) abrigavam a Fábrica de Gelo, a Fábrica de Rendas e Bordados, o Estaleiro Arataca e as instalações da Empresa de Navegação. Outras fábricas menores, embora pouco documentadas, também desempenharam um papel relevante no cenário industrial municipal, como foi

Figura 2 - Perspectiva dos antigos bairros Estreito e Rita Maria, 19(23-25). Fonte: Facebook (Mercado Público de Florianópolis), 2024. Corrigida e adaptada pelos autores.

o caso das fábricas de cerveja de Daniel Krapp e Antonio Freyesleben, de preparação de peixe em lata, de massas alimentícias, os engenhos para beneficiamento de farinha, arroz e café, e as oficinas de carpintaria, marcenaria, tanoaria, funilaria e tornearia. A atividade portuária desenvolvida nesse local, mesmo tendo sido posteriormente limitada por questões de infraestrutura, foi igualmente fundamental para o desenvolvimento da cidade ao impulsionar o comércio e a exportação desses e de outros produtos (Veiga, 2010).

O século XX foi marcado por uma expansão urbana ainda mais intensa e por uma crescente demanda por moradia. O surgimento das indústrias, o comércio e o funcionalismo público fomentaram um processo de adensamento da cidade e aumentaram a pressão contra a criação e permanência de cortiços na área central. A Avenida Hercílio Luz, por exemplo, foi palco de processos de expulsão da população empobrecida, que passou a ocupar os morros da cidade. Uma outra parcela dos trabalhadores organizou-se em vilas, como aquela presente na Rua Hoepcke, localizada estrategicamente próxima ao complexo industrial e portuário da família de mesmo nome, no bairro Rita Maria, representando uma nova forma de organização habitacional, mais estruturada e padronizada, e diretamente vinculada ao trabalho na indústria (Veiga, 2010).

Essa paisagem industrial ganhou um novo elemento entre os anos de 1910 e 1914 com o Forno Incinerador de Lixo, refletindo as preocupações com higiene e saneamento que caracterizaram o início do século XX. O equipamento urbano destacava-se por sua volumetria singular, enquanto sua vizinhança ainda era pouco habitada, contando apenas com algumas casas próximas à praia, ao estaleiro Arataca e à própria vila operária da Rua Hoepcke. Esse relativo isolamento seguia uma lógica de direcionamento daquelas atividades consideradas insalubres ou incômodas ao centro urbano para as áreas periféricas e depreciadas (Sugai, 2002; Veiga, 2010).

Todavia, a presença do cemitério em específico passou a ser fortemente questionada ainda no século passado. Um relatório do Presidente da Província apontava para o aspecto lúgubre que ele imprimia à capital, já que era a primeira perspectiva dos viajantes que chegavam pela baía. Além disso, destacava os riscos que o local oferecia à saúde pública e ao fornecimento de água aos navios, em razão das vertentes que existiam nas proximidades. Apesar desses argumentos, a transferência do cemitério para o bairro do Itacorubi só se concretizou em 1925, quando a área passou por uma significativa reconfiguração para a implantação dos eixos viários que dariam acesso à Ponte Hercílio Luz (Sugai, 2002; Veiga, 2010). A ponte, como observa Sugai (Ibid.), foi estabelecida com as justificativas de fortalecer a cidade de Florianópolis como capital do estado — já que outras cidades reivindicavam a sua transferência para o interior — e de lidar com a dificuldade de seu desenvolvimento econômico decorrente da ausência de uma ligação rodoviária com a área continental. No entanto, a autora também conclui que ela acabou atendendo aos interesses dos setores fundiários e imobiliários em sua expansão, tanto na ilha, como no continente.

Em decorrência disso, a cabeceira insular da ponte, que até aquele momento servia aos equipamentos urbanos, às indústrias, às atividades portuárias e à população mais pobre, tornou-se um local de tensões. Antes desprestigiada, transformou-se na entrada da ilha e passou a sofrer pressões para a remoção e transferência dessas atividades que, em parte, eram sustentadas pela hegemonia do transporte marítimo. Aliada à sua substituição pelo transporte rodoviário e ao fato de o porto já não oferecer condições adequadas para atender aos calados mais profundos das novas embarcações, a área passou a perder seu valor econômico e estratégico. Aos poucos, conforme ocorriam investimentos e a valorização do entorno, essas funções foram sendo deslocadas para outros locais, abrindo espaço para novas ocupações e usos do solo (Ibid.).

Concomitante às novas demandas do setor imobiliário e das elites locais e à gradativa redução das atividades industriais e portuárias, a década de 1950 marcou uma nova fase de intervenções que objetivavam redefinir o sistema viário florianopolitano. Nesse contexto, os aterros, as pontes e as demais obras rodoviaristas ganharam destaque como principais estratégias, especialmente nas áreas norte e sul da região ilustrada na Figura 1. A Avenida Beira Mar Norte foi uma das principais realizações desse período, conectando a cabeceira da Ponte Hercílio Luz à orla norte e consolidando a beira-mar e os balneários ao norte como espaços residenciais e de lazer voltados às elites. A Avenida Beira Mar Sul, concebida como uma extensão natural da Beira Mar Norte, só ganhou forma a partir da década de 1970, integrando-se a um plano para consolidar Florianópolis como centro administrativo e turístico (Ibid.). Além dessas duas grandes avenidas, destaca-se também a construção das duas novas pontes que passaram a conectar a ilha e o continente, Colombo Salles (1975) e Pedro Ivo Campos (1991).

Essas intervenções não apenas afastaram de vez o centro urbano de suas atividades tradicionais ligadas ao mar[5], mas também contribuíram para o abandono da Ponte Hercílio Luz: "a *Ponte Velha*, por falta de manutenção, estava ameaçada de cair", relata Agostinho (2008, p. 176). Por essa razão, em janeiro de 1982, o governo do estado de Santa Catarina proibiu o tráfego de veículos e pedestres e chegou a considerar, como uma das soluções do problema, o seu desmonte completo. No entanto, a ideia da demolição revelou o lugar central que ela já ocupava no imaginário da população, que se mobilizou em defesa de sua preservação: "a ponte, produto industrial, transformou-se em um monumento em ruínas" (Ibid., p. 178).

Mesmo que essa alternativa extrema tenha sido abandonada, a interdição da ponte transformou drasticamente a dinâmica local. Como observa Agostinho (2008), a área, antes valorizada por representar a entrada da cidade, voltou a assumir características periféricas. Apesar de ser utilizada de forma intermitente para apresentação de circos e montagem de parques de diversão temporários, foi gradualmente caindo em estado de abandono. Entre 1993 e 1997, foi marcada por sucessivos episódios de despejos irregulares, queimadas e invasões, problema intensificado pela enchente de 1995, quando até mesmo a municipalidade passou a utilizar o local como área de despejo. Assim, apesar de sua degradação física, a área manteve certa vitalidade através de eventos culturais e artísticos, além de ocupações populares e outros usos marginalizados, inclusive por profissionais do sexo.

Foi nesse contexto de resistência que, em meados da década de 1980, surgiu um movimento cultural de caráter urbano protagonizado pela população local, ambientalistas, urbanistas e artistas (Agostinho, 2008). O grupo buscava o reconhecimento do valor público e histórico da área e da própria Ponte Hercílio Luz, aliando preservação patrimonial, lazer e contemplação. Entre as propostas estava o tombamento federal da ponte e a criação de um complexo cultural com Museu-Escola, Parque de Ciência e Arte Infantil, Concha Acústica e Observatório Natural. Apesar desses esforços, o processo de adensamento e verticalização das áreas vizinhas intensificou a valorização imobiliária da área, o que fez com que o então prefeito propusesse a sua doação onerosa para a construção de um hotel cinco estrelas, um centro de convenções e a nova sede da prefeitura. A proposta não era uma iniciativa isolada, mas parte de um conjunto de grandes projetos que visavam reposicionar Florianópolis no cenário nacional através de estratégias de *city marketing*, alinhadas a um movimento global de reestruturação urbana que se intensificou na década de 1990, como mencionado

5 O aterro destruiu o convívio cotidiano com o mar junto à praça e às ruas do centro, antes com suas balaustradas típicas e trapiches, afastando a paisagem da baía e das montanhas para longe. Introduziu-se no cotidiano da vida urbana, como um marco pretensioso da modernização, apagando os vestígios da fase portuária (Vaz, 1991, p. 70).

anteriormente. Essa proposta encontrou forte resistência dos movimentos sociais locais, evidenciando o embate entre diferentes concepções de cidade e de uso do espaço público. Como resultado, nem o hotel e o centro de convenções, nem o Parque da Luz saíram do papel (Ibid.).

> O que se via, concretamente, era um lugar se deteriorando, mas ao mesmo tempo resistindo à deterioração pela ação prática de movimentos sociais como, por exemplo, as atividades programadas de apropriação coletiva dessa área que se queria como parque. O não visível era a luta que acontecia na esfera política de resistência às tentativas de privatização desse espaço público urbano. Luta para se apropriar coletivamente de um lugar público e incorporá-lo à vida cotidiana da cidade (Agostinho, 2008, p. 180).

Após esse conflito, foi criada a Associação Amigos do Parque da Luz (AAPLuz) em 1997, que se tornou a principal articuladora na defesa e preservação da área, adotando uma nova estratégia: a apropriação prática do espaço. Em parceria com outras ONGs e órgãos públicos, a Associação promoveu diversas iniciativas, como arborização, implantação de áreas de lazer e de práticas esportivas, organização de eventos, trabalhos voluntários, oficinas e projetos como o Museu Escola das Pontes, contando com os apoios da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) e da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Apesar dessas iniciativas, a área permaneceu sob ameaças de privatização e de avanço da especulação imobiliária. Tal contexto tornou significativa a decisão federal de tombar a Ponte Hercílio Luz em 1998, o que contribuiu para a sua preservação e garantiu a proteção de uma área de 1,2 milhão de metros quadrados, incluindo parte do atual Parque da Luz. Contudo, a lentidão do processo, que havia iniciado em 1982, permitiu a construção de edifícios que alteraram consideravelmente a paisagem local. Ainda, no mesmo ano do tombamento, dado os esforços da AAPLuz e de parte da classe política, o projeto de lei que propôs a criação do parque foi finalmente aprovado[6] (Ibid.).

No que diz respeito à Ponte Hercílio Luz, é importante destacar que a sua trajetória até o tombamento acompanhou, de certa forma, os desafios enfrentados pelo Parque da Luz. Concluída em 1926, tornou-se um símbolo da modernidade para além de sua funcionalidade de ligação entre ilha e continente, representando a estética de uma cidade que procurava deixar para trás o passado colonial e abraçar o progresso tecnológico e urbano do início do século XX. Como observa Coelho (1997), ela passou a figurar em primeiro plano nos cartões postais e nas representações visuais da cidade, sendo reconhecida como um dos monumentos mais importantes não apenas de Florianópolis, mas de todo o estado de Santa Catarina. Mesmo inacessível fisicamente, mantinha sua força como referência memorial, visual, simbólica e identitária no imaginário coletivo.

Paralelamente à essa trajetória simbólica, a formalização do reconhecimento patrimonial ocorreu em etapas, com o tombamento municipal em 1992 (Florianópolis, 1992), seguido pelo estadual em 1997 (Santa Catarina, 1997) e, por fim, o federal em 1998 (Brasil, 1998). No entanto, o tombamento municipal foi marcado por controvérsias por apresentar limitações que restringiam a área de proteção a apenas dez metros dos pontos da superestrutura em cada lado da ponte, contrariando a proposta apresentada pelas técnicas responsáveis pelo processo, Betina Adams e Suzane Araújo, conforme relata Rios (2016) em entrevista com ambas em 2015. Elas criticaram a decisão da

6 A Lei Complementar nº 51/1999 passou a classificar a Área Verde de Lazer (AVL) situada na cabeceira da Ponte Hercílio Luz como parque de bairro. Alguns anos mais tarde, a Lei nº 8017/2009 alterou a denominação da área para Parque da Luz.

administração, argumentando que a proteção deveria abranger não apenas a ponte, mas também seu entorno, que representava a antiga zona portuária e o primeiro ciclo industrial da cidade. Esse conjunto compreendia as estruturas já mencionadas da Fábrica de Pontas, da Fábrica de Rendas e Bordados, do Forno Incinerador de Lixo, do Estaleiro Arataca, da Vila Operária e do Forte Santana. A ampliação da área de proteção só ocorreu de fato com os tombamentos posteriores: o tombamento estadual estabeleceu uma faixa de cem metros enquanto o tombamento federal foi ainda mais abrangente, como mencionado, garantindo a preservação de uma área significativa do entorno da Ponte. Além disso, em 2023, o IPHAN concedeu um novo reconhecimento à área, elevando-a à condição de sítio arqueológico (Brasil, 2023a).

No que se trata do conjunto portuário e fabril, Adams (2001) salienta que sua inclusão nas Áreas de Preservação Cultural (APCs) na política urbana local[7] foi parte de uma estratégia ampla de proteção patrimonial da década de 1980, que passou a considerar não apenas edificações isoladas, mas conjuntos urbanos. Essa medida foi fundamental para garantir a salvaguarda dessas estruturas diante de um contexto de crescente pressão imobiliária e expansão urbana que ameaçavam sua integridade. As APCs ainda estavam divididas em três grandes categorias, sendo a área em estudo definida como Área Histórica (APC-1), que objetiva a "preservação do patrimônio cultural, abrangendo o arquitetônico, artístico, paisagístico, tecnológico, urbanístico, dentre outros, incluindo assentamentos, conjuntos, espaços, edificações, monumentos e objetos" (Florianópolis, 1985). O tombamento efetivo do conjunto, assim como de outros onze no centro de Florianópolis, só ocorreu no ano seguinte, através de um decreto municipal que o denominou *Conjunto X - Rita Maria* (Florianópolis, 1986). Posteriormente, em 1989, o Decreto Municipal nº 521 (Florianópolis, 1989) estabeleceu a classificação dos imóveis dessas áreas por critérios diferenciados de valor histórico, artístico e arquitetônico[8]. As edificações do conjunto Rita Maria receberam o nível de proteção P2, o que garantiu a manutenção da integridade de suas fachadas e volumetria, permitindo adaptações internas que não comprometessem sua integridade histórica. Além disso, em 2023, especificamente a Fábrica de Pontas e seu entorno imediato também foram registrados pelo IPHAN como sítio arqueológico, devido à sua relevância histórica e cultural como testemunho das atividades industriais e portuárias (Brasil, 2023b).

Embora as iniciativas institucionais e a mobilização social tenham fomentado a preservação do patrimônio material — evitando, por exemplo, a demolição de grande parte do Conjunto Portuário e Fabril Rita Maria e a doação do terreno do Parque da Luz para a execução de grandes projetos —, o desafio de manter viva a memória e a identidade associada à essa área da cidade, bem como as pessoas que fazem parte de sua história, ainda está longe de ser superado. Ao longo do tempo, as edificações do local foram ocupadas por usos variados e serviços secundários como estacionamentos, oficinas mecânicas, locadoras de veículos, templos religiosos e instalações esportivas. Mesmo que pouco valorizadas comercialmente, essas funções, intercaladas com períodos de esvaziamento, mantiveram as estruturas edificadas até a segunda década do século XXI, quando as pressões do mercado imobiliário se intensificaram novamente sobre a região.

7 As APCs são um instrumento de proteção patrimonial do Plano Diretor dos Balneários de Florianópolis de 1985: "[...] são aquelas destinadas à preservação de sítios de interesse cultural, objetivando a preservação, valorização e promoção delas" (Florianópolis, 1985).

8 Como descrito por Adams (2001), os critérios adotados foram: "antiguidade, valor arquitetônico, composição e qualidade das fachadas, elemento integrante de conjunto urbano e/ou marcante para o referencial urbano, tipicidade ou raridade regional, valor histórico ou evocativo, acessibilidade, estado de conservação, grau de descaracterização e potencial de revitalização" (Ibid., p. 124). Inicialmente foram definidas três categorias de preservação - P1, P2 e P3 - e atualmente estendidas para P4 e P5 pelo plano diretor vigente na cidade.

Essas disputas mais recentes dialogam diretamente com novas estratégias do planejamento urbano municipal e com a imagem que buscam projetar para Florianópolis. As elites políticas e econômicas locais, em seu esforço de reposicionamento territorial a partir do planejamento competitivo, já promoveram diversos slogans como *Capital com a melhor qualidade de vida* e *Vale do Silício da América Latina*, entre outros (Siqueira; Lucas, 2023). Segundo campanhas mais recentes veiculadas pelo Ministério do Turismo, além dos títulos de *Capital Turística do Mercosul* e *Cidade Criativa da Gastronomia*, a cidade é famosa por suas belas praias e sua capacidade de conciliar o antigo e o novo em harmonia (Brasil, 2022, p. 39). Essa narrativa, que destaca a coexistência harmônica entre os traços históricos e o desenvolvimento, expõe o anseio de qualificação urbana para atender a uma demanda imposta pelo capital turístico e imobiliário ao mesmo tempo que encobre suas tensões e contradições.

Nesse contexto, a reabertura da ponte[9], em dezembro de 2019, foi um evento significativo que foi acompanhado por intervenções que reconfiguraram seu entorno, começando por melhorias no Parque da Luz (Culleton, 2019a, 2019b) e na área de estacionamento, que agora é administrada por uma empresa privada (De olho na Ilha, 2023). Essas ações incluíram a criação de novos pontos de exploração comercial, a instalação de um posto policial, um centro de atendimento ao turista e banheiros públicos (Gadotti, 2021). Quem caminha pelo local percebe que as calçadas e as vias de contorno do parque também receberam nova pavimentação, uma faixa exclusiva para ciclistas, canteiros verdes e nova sinalização viária. Além disso, foram instalados novos mobiliários públicos como bancos, lixeiras, suportes para bicicleta, suportes para *outdoor* e iluminação.

Ainda, as intervenções parecem ter alterado também o perfil de uso do espaço, atraindo um novo público fortemente interessado na experiência cultural, na vista privilegiada da Ponte Hercílio Luz, do mar e do continente, e na área verde oferecida pelo Parque da Luz. Esse cenário tornou-se palco frequente de eventos que, embora já existissem com um caráter mais local e comunitário, ganharam maior intensidade após as mudanças descritas e seguem uma nova cultura urbana, como o cinema no parque, os festivais de música, as feiras de arte e design e oficinas de yoga, entre outros.

Paralelamente, em janeiro de 2022, inaugurou um complexo comercial que ganhou o nome de *Armazém Rita Maria*, passando a ocupar os galpões das antigas fábricas de Pontas Rita Maria e de Gelo e incorporar elementos históricos do local ao projeto contemporâneo, como os antigos trilhos. Além disso, o empreendimento aproveitou áreas remanescentes do terreno, ainda não ocupadas, para erguer três torres que variam entre dois e doze pavimentos destinados ao uso corporativo e comercial. O complexo também inclui uma praça semi-pública que conecta as edificações independentes e uma outra edificação tombada que foi transformada em um bistrô e bar. Nas palavras de Coelho (2022):

> Os seis galpões, que contam 125 anos de história, abrigam um *mix* de empório gourmet, restaurantes, cafeterias, galeria de arte, lojas de moda e *home décor*, *mini market*, além de um *biergarten* [...] Inspirado no *Chelsea Market*, de Nova York, onde funcionava a antiga Fábrica da Nabisco até 1922, o Armazém reeditou um ícone de modelo arquitetônico fabril onde funcionavam as fábricas de gelo e pregos, trazendo uma pegada cosmopolita, vanguardista e histórica (Ibid.).

9 A ponte foi reaberta, após reformas, em 30 de dezembro de 2019. Atualmente recebe tráfego de ônibus, automóveis, ciclistas e pedestres durante os dias úteis, enquanto que, aos finais de semana, é permitida a circulação apenas de pedestres e ciclistas.

Figura 3 - Perspectiva da área em estudo, 2011. Fonte: Google Earth, 2024. Corrigida e adaptada pelos autores.

A comparação com o *Chelsea Market* e a Fábrica da Nabisco revela uma tentativa de replicar, sob o verniz do resgate histórico, um modelo de desenvolvimento urbano que, como exemplifica Ocejo (2019) ao analisar aquele projeto em específico, já se mostrou excludente e elitista. Respeitadas as devidas proporções[10], o Armazém Rita Maria, assim como seu irmão nova-iorquino, corre o risco de reproduzir a tendência anteriormente discutida neste artigo de reconverter antigas instalações industriais em espaços de comércio, cultura e lazer de alto padrão, apropriando-se de sua estética industrial como elemento central.

Dez meses depois, foi a vez do *Top Market* abrir as portas. O *street mall,* uma outra importação americana, passou a ocupar os galpões da antiga Fábrica de Rendas e Bordados e a oferecer mais de 20 operações gastronômicas, de comércio e de serviços, como supermercado, restaurantes, cafés, *wine bar*, *sports bar*, espaço *kids*, além de um casarão de eventos sociais e corporativos (ND Mais, 2025). Seguindo o modelo do empreendimento anterior, o *Top Market* também utilizou as áreas remanescentes do terreno para erguer edifícios em altura, dessa vez para *studios* e apartamentos de um e dois quartos (Topvision, 2025). Esses imóveis, conforme verificado em uma busca em portais como *AirBnb* e *Booking*, costumam ser frequentemente anunciados para locação por temporada. O projeto, apresentado como uma solução completa para quem busca *qualidade de vida*, reúne ingredientes que parecem ter contribuído para inflar o preço dos imóveis e que podem, potencialmente, contribuir para processos de elitização[11].

10 O *Chelsea Market*, localizado próximo do *Meatpacking Disctrict*, zona oeste de Manhattan, em Nova York, tem uma área comercial de mais de 20.000 m². O complexo do Armazém Rita Maria, por outro lado, tem cerca de 2.000 m².

11 Dados obtidos através de consulta ao portal ZAP Imóveis (fevereiro/2025) indicavam valores de comercialização na ordem de R$ 27.045,00/m² para unidades residenciais do complexo *Top Market*, enquanto os bairros de maior valorização da cidade, Agronômica e Córrego Grande, apresentavam média de R$ 14.039,00/m² e R$12.758,00/m², respectivamente. A média geral do município situa-se em R$11.845/m² [dados correspondentes a janeiro/2025, de acordo com o índice Fipezap (Fipe, 2025)]. Ressalta-se a necessidade de estudos aprofundados para análises conclusivas acerca da valorização

Figuras 4 e 5 - Perspectiva das antigas edificações fabris e dos novos anexos, 2023, 2024. Fontes: ND Mais, 2023 e ND Mais, 2024. Adaptado pelos autores.

Para além das alterações físicas e econômicas, também é fundamental ressaltar o impacto que a transformação dessas edificações e seus entornos pode exercer sobre as memórias associadas ao trabalho operário e à identidade desse grupo social, uma questão já levantada neste artigo e reforçada por Gonçalves (2024) ao abordar o trabalho fabril, o movimento operário e o patrimônio industrial em Florianópolis. Algumas dessas lembranças foram documentadas pelo trabalho conduzido por Müller e Matos (2022) através de entrevistas realizadas com mulheres trabalhadoras da Fábrica de Rendas e Bordados. Nesse contexto, a transformação dos espaços que outrora testemunharam histórias e constituíram o cotidiano dessas pessoas em empreendimentos de consumo e lazer de alto padrão pode resultar no apagamento gradual dessas memórias.

Enquanto essas questões permanecem em segundo plano, empreendimentos têm se multiplicado na região. Pela mídia local, isso é enfatizado através de manchetes como o "entorno da Ponte Hercílio Luz se valoriza e vira 'desejo' de empreendimentos em Florianópolis" (ND Mais, 2023) ou "um projeto de primeiro mundo ao lado de um visual de encher os olhos" (Ramos, 2023). Na avaliação de Loureiro (2023), a área vem se tornando uma das mais valorizadas da capital, o que está impulsionando a implementação de projetos de complexos gastronômicos, condomínios residenciais e comerciais. Incorporadoras estão investindo em projetos considerados de "primeiro mundo" (Ramos, 2023) ou de "alto padrão" (Loureiro, 2023). Eles viriam para "coroar uma área nobre da cidade", acompanhando "tendências ao redor do mundo", através da "mistura do comercial e residencial, planejado com áreas abertas e restaurantes para atender ao público" (Ramos, 2023). Além de "acompanhar tendências", é enfatizado que alguns desses projetos ainda são assinados por "escritórios renomados" internacionais (Dimas, 2023).

Finalmente, e em contraponto à instrumentalização do patrimônio como parte da narrativa mercadológica, um outro evento chamou a atenção em 2024. O Estaleiro do Arataca que, apesar de seu aspecto de ruína, representava um importante território de resistência e transgressão (Freitas; Fiorin, 2023), foi demolido sob a justificativa de que oferecia riscos de desabamento e de proliferação de doenças. A decisão ocorreu após um longo processo acompanhado pelo Ministério Público de Santa Catarina (MPSC, 2024). Relacionado ou não à intensa pressão imobiliária sobre a área, este episódio alimenta ainda mais questionamentos que perpassam as questões discutidas neste artigo: estariam o patrimônio e as memórias que não se encaixam nos moldes da cenarização e da espetacularização urbana condenados ao seu apagamento sistemático? Quais lugares e quais grupos sociais são incluídos nas cidades contemporâneas e em seus projetos de *revitalização*?

imobiliária local e do perfil de residentes.

Considerações finais

É inegável que as transformações tecnológicas, políticas, econômicas e sociais experimentadas pelas cidades contemporâneas provocam alterações profundas em seus espaços, nos seus usos e nos significados a eles atribuídos. Enquanto as políticas de preservação avançam no sentido do reconhecimento e fortalecimento das identidades sociais sustentadas pelo patrimônio cultural, despontam as tensões acerca de sua integração a novos contextos históricos. As discussões trazidas neste artigo evidenciam a complexidade da preservação do patrimônio industrial e das memórias associadas a ele diante de uma tendência global de sua instrumentalização para fins econômicos. Parte-se de uma perspectiva de que reabilitação dessas estruturas, embora necessária do ponto de vista de sua própria sustentabilidade e integração ao tecido urbano local, precisa adotar uma abordagem que vá além da valorização estética e comercial, garantindo uma proteção não apenas dos seus invólucros, mas também das narrativas históricas e sociais que lhes conferem significado, razão primeira de seu próprio reconhecimento como lugar de memória. Sua compreensão como vestígio material, sem conexão direta com o cotidiano urbano e com as pessoas que fizeram e fazem parte de sua história, espetacularizado dentro de uma cultura de consumo e entretenimento, tende a fomentar processos de elitização e de segregação socioespacial.

Ao abordar o caso de Florianópolis, ficam evidentes também os impactos de ciclos de investimento e desinvestimento no entorno da Ponte Hercílio Luz e nos antigos bairros Estreito e Rita Maria. Em um contexto mais amplo, embora o tombamento e a patrimonialização tenham sido fundamentais para a salvaguarda dos lugares de memória da capital catarinense, à medida que os empreendimentos *diferenciados* se multiplicam na cidade, é possível identificar uma seleção do que deve ser preservado e incorporado como pano de fundo estético e cultural da Florianópolis contemporânea. Para o caso específico, por um lado, após disputas e tensões, os investimentos públicos na ponte restaurada e no parque renovado foram acompanhados por empreendimentos privados na forma de complexos gastronômicos e torres residenciais e corporativas que utilizam do patrimônio industrial e de projetos *de primeiro mundo*. Por outro, as materialidades, as pessoas e as memórias que não servem à lógica do consumo e do turismo são colocadas em segundo plano, evidenciando as dificuldades enfrentadas pelas políticas de patrimonialização diante de uma realidade regida fortemente por interesses seletivos e investimentos privados. Nesse sentido, é fundamental que as práticas de preservação dialoguem de forma equilibrada com as demandas contemporâneas, mas sem perder de vista a função social tanto do patrimônio histórico quanto das cidades. Para que não seja apropriado por projetos elitistas, destaca-se a necessidade de estreitar relações entre as áreas de planejamento urbano e preservação, explorando estratégias que garantam diversidade de vozes, usos e interesses na preservação do patrimônio cultural e no desenvolvimento urbano de forma mais ampla.

Referências

ADAMS, Betina Maria. *O patrimônio de Florianópolis: trajetória da gestão para sua preservação*. 2001. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina.

AGOSTINHO, Maria da Graça. *Espaço Público Urbano e Cidadania nas Cidades Contemporâneas: O Caso do Parque da Luz em Florianópolis/SC*. 2008. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: A cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília Beatriz Fiori; VAINER, Carlos Bernardo; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Editora Vozes, 2002. p. 11-74.

ASSMANN, Jan. Communicative and Cultural Memory. In: ERLL, Astrid; NUNNING, Ansgar. *Cultural memory studies: an international and interdisciplinary handbook*. Nova York: De Gruyter, 2008. p. 109–118.

BARBER, Lachlan. Capitalizing on culture in flagship heritage initiatives: Transforming Hong Kong's Police Married Quarters into "PMQ". *City, Culture and Society*, [*S. l.*], v. 21, p. 1-7, 2020.

BERGERON, Louis; DOREL-FERRÉ, Gracia. *Le patrimoine industriel: un nouveau territoire*. Paris: Liris, 1996.

BRASIL. *Cidades criativas do Brasil*. 2022. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/AjN2E. Acesso em: 26 ago. 2024.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). *Registro de sítio arqueológico*. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/Y0HeA. Acesso em: 24 jan. 2023a.

BRASIL. *Registro de sítio arqueológico*. 24 jan. 2023b. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/81zLP. Acesso em: 26 ago. 2024.

BRASIL. *Tombamento*. 5 ago. 1998. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/RK4yV. Acesso em: 26 ago. 2024.

BRENNER, Neil; THEODORE, Nik. Cities and the Geographies of "Actually Existing Neoliberalism". In: BRENNER, Neil; THEODORE, Nik. *The Urbanization of Neoliberalism: Theoretical Debates.* Oxford: Blackwell Publishers, 2002. p. 349-379.

CARTA DE SEVILLA DE PATRIMONIO INDUSTRIAL. 2019. Online. Disponível em: https://ticcih.org/sevilla-charter-of-industrial-heritage/. Acesso em: 7 fev. 2025.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. *Patrimônio Cultural: Conceitos, Políticas, Instrumentos*. São Paulo: Annablume, 2009.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. Lisboa: Edições 70, 2014.

COELHO, Leonardo. *Floripa se encontrou na inauguração do Armazém Rita Maria; veja as fotos.* NSC Total, Florianópolis, 29 jan. 2022. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/ZjBym. Acesso em: 22 fev. 2025.

COELHO, Márcio César. *Moderna Ponte Velha: Imagem & Memória da Ponte Hercílio Luz*. 1997. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina.

COSTA, Everaldo Batista da. Intervenções em centros urbanos no período da globalização. *Revista Cidades*, [*s. l.*], v. 9, n. 16, p. 86-117, 2012.

CULLETON, Billy. *Parque da Luz ganha inédita iluminação no seu interior*. Floripa Centro, Florianópolis, 24 maio 2019a. Disponível em: https://encurtador.com.br/EB98r. Acesso em: 26 ago. 2024.

CULLETON, Billy. *Parque da Luz recebe melhorias: calçamento de caminho interno e revitalização da pracinha infantil*. Floripa Centro, Florianópolis, 24 dez. 2019b. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/7RNZ2. Acesso em: 26 ago. 2024.

DE OLHO NA ILHA. *Multipark anuncia melhorias e revitalização do estacionamento no Parque da Luz*. 25 set. 2023. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/SbfaV. Acesso em: 26 ago. 2024.

DIMAS. *Escritório renomado assina novo projeto da Dimas Construções em frente ao Parque da Luz*. ND Mais, Florianópolis, 9 jun. 2023. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/DIMhm/. Acesso em: 26 ago. 2024.

ESCOBEDO, David Navarrete. Turismo gentrificador en ciudades patrimoniales. Exclusión y transformaciones urbano-arquitectónicas del patrimonio en Guanajuato. *Revista Invi*, [*s. l.*], v. 32, n. 89, p. 1260-1266, 2017.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. O último apito: patrimônio industrial, memória e esquecimento. In: MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo; OKSMAN, Silvio. *Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. p. 95-116.

FIPE. Índice Fipezap Venda Residencial: Informe de Janeiro de 2025. São Paulo, 2025. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/9cfHT. Acesso em: 23 fev. 2025.

FLORIANÓPOLIS. Prefeitura de Florianópolis. *Decreto nº 270 de 1986*. 1986.

FLORIANÓPOLIS. Prefeitura de Florianópolis. *Decreto nº 521 de 1989*. 1989.

FLORIANÓPOLIS. Prefeitura de Florianópolis. *Decreto nº 637 de 1992*. 1992.

FLORIANÓPOLIS. Prefeitura de Florianópolis. *Lei nº 2.193, de 03 de janeiro de 1985*. 1985.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

FREITAS, Djonatan; FIORIN, Evandro. A ruína como resistência em Florianópolis. *Pixo*, [*s. l.*], v. 7, n. 24, p. 248-261, 2023.

GADOTTI, Fabio. *Entorno da cabeceira insular da ponte Hercílio Luz passa por obra de revitalização*. ND Mais, Florianópolis, 7 out. 2021. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/m3Lbm. Acesso em: 26 ago. 2024.

GEVEHR, Daniel Luciano; BERTI, Franciele. Gentrificação: uma discussão conceitual. *Revista Políticas Públicas & Cidades*, [*s. l.*], v. 5, n. 1, p. 85-107, 2017.

GONÇALVES, Janice. Trabalho fabril, movimento operário e patrimônio industrial em Florianópolis: roteiros e percursos. *Revista Confluências Culturais*, [*s. l.*], v. 13, n. 1, p. 145–164, 2024.

GREVSTAD-NORDBROCK, Ted; VOJNOVIC, Igor. Heritage-fueled gentrification: A cautionary tale from Chicago. *Journal of Cultural Heritage*, [*s. l.*], v. 38, p. 261–270, 2019.

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

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2006.

HARTOG, François. *Regimes de Historicidade: Presentismo e experiências do tempo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 2008a.

HARVEY, David. O neoliberalismo: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008b.

JACQUES, Paola Berenstein. Patrimônio Cultural Urbano: Espetáculo contemporâneo? *RUA: Revista de Urbanismo e Arquitetura*, [*s. l.*], p. 32-39, 2008.

JEUDY, Henri-Pierre. Reparar: uma nova ideologia cultural e política? In: JAQUES, Parola Berenstein; JEUDY, Henri-Pierre. *Corpos e cenários urbanos: territórios urbanos e políticas culturais*. Salvador: EDUFBA, 2006. p. 13-24.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. *Arq.Urb*, [*s. l.*], n. 2, p. 23-30, 2010.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões. In: MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo; OKSMAN, Silvio. *Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. p. 13-40.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Unicamp, 1990.

LEES, Loretta. *Handbook of Gentrification Studies*. Cheltenham: Edward Elgar, 2019.

LOUREIRO, Valeska. *Novos empreendimentos reforçam a revitalização no entorno da ponte Hercílio Luz*. ND Mais, Florianópolis, 2 out. 2023. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/yPdES. Acesso em: 26 ago. 2024.

MENEGUELLO, Cristina. Espaços do trabalho, lugares do trabalhador. In: MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo; OKSMAN, Silvio. *Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. p. 91-94.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In. *ANAIS DO I SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE*, [*s. l.*], 2013. p. 1819-1834.

MOURAD, Laila; FIGUEIREDO, Glória Cecília; BALTRUSIS, Nelson. Gentrificação no Bairro 2 de Julho, em Salvador: modos, formas e conteúdos. *Cadernos Metrópole*, [*s. l.*], v. 16, n. 32, p. 437-460, 2014.

MPSC. *Após pedido do MPSC, Estado inicia demolição do estaleiro Arataca, em Florianópolis*. Florianópolis, 13 ago. 2024. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/VD9lt. Acesso em: 22 fev. 2025.

MÜLLER, Letícia Morgana; MATOS, Felipe. *Memórias Operárias: Lembranças de mulheres trabalhadoras da Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke (1946-1972)*. Florianópolis: Ed. dos Autores, 2022.

ND MAIS. *Entorno da ponte Hercílio Luz se valoriza e vira 'desejo' de empreendimentos em Florianópolis.* ND Mais, Florianópolis, 6 jul. 2023. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/z8s8m. Acesso em: 26 ago. 2024.

ND MAIS. *Top Market: gastronomia e lazer em um dos principais street malls de Florianópolis*. Florianópolis, 22 jan. 2025. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/PrAKQ. Acesso em: 22 fev. 2025.

NORA, Pierre. Entre memória e história: A problemática dos lugares. Tradução: Yara Aun Khoury. In: NORA, Pierre. *Les Lieux de Mémoire*. Paris: Gallimard, 1984.

OCEJO, Richard. Gentrification and Urban Inequality. In: WHERRY, Frederick; WOODWARD, Ian. *The Oxford Handbook of Consumption*. Nova York: Oxford University Press, 2019.

PALACIOS, Marco Antonio Valencia. ¿Gentrificación en zonas patrimoniales? Estudio de cinco casos en Santiago de Chile. *Revista Invi*, [*s. l.*], v. 34, n. 95, p. 71-99, 2019.

PALMER, Marilyn; NEAVERSON, Peter. *Industrial Archaeology: Principles and Practice*. Londres: Routledge, 1998.

PEIXOTO, Paulo. A identidade como recurso metonímico dos processos de patrimonialização. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, [*s. l.*], n. 70, p. 183-204, 2004.

RAMOS, Clayton. *Um projeto de primeiro mundo ao lado de um visual de encher os olhos.* SCC 10, Florianópolis, 26 jul. 2023. Online. Disponível em: https://encurtador.com.br/4jGFa. Acesso em: 26 ago. 2024.

RIOS, Hellen Martins. *"Preserve" ou "Deixe Ruir"? Processo de patrimonialização da Ponte Hercílio Luz (Florianópolis - SC)*. 2016. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina.

ROSA, Carolina Lucena. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. In: *ANAIS DO XXVI SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, [s. l.], 2011. p. 1-14.

ROVAI, Marta Gouveia de Oliveira. Cobrasma, Osasco: a história pública e o patrimônio industrial como experiência na memória de seus trabalhadores. In: MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo; OKSMAN, Silvio. *Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. p. 129-150.

SANTA CATARINA. Governo de Santa Catarina. *Decreto nº 1.830, de 13 de maio de 1997*. 1997.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. O Patrimônio Industrial no Brasil no Século XXI: um estudo bibliométrico do estado da arte. *Labor & Engenho*, [*s. l.*], v. 13, p. 1-13, 2019.

SIQUEIRA, Marina Toneli. Entre o fundamental e o contingente: dimensões da gentrificação contemporânea nas operações urbanas em São Paulo. *Cadernos Metrópole*, [*s. l.*], v. 16, p. 391-416, 2014.

SIQUEIRA, Marina Toneli; LUCAS, Aleph Tonera. Nem tudo o que reluz é ouro: Florianópolis e o urbanismo competitivo. *Cadernos Metrópole*, [*s. l.*], v. 28, n. 57, p. 319-442, 2023.

SUGAI, Maria Inês. *Segregação Silenciosa: Investimentos Públicos e Distribuição Sócio-Espacial na Área Conurbada de Florianópolis*. 2002. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

TOPVISION. *Top Vision - Residence - Tower - Street Mall - Florianópolis*. 2025. Online. Disponível em: https://www.topvision.com.br/. Acesso em: 22 fev. 2025.

VAINER, Carlos Bernardo. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília Beatriz Fiori; VAINER, Carlos Bernardo; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Editora Vozes, 2002. p. 75-104.

VAZ, Nelson Popini. *O centro histórico de Florianópolis: O espaço público do ritual.* Florianópolis: UFSC, 1991.

VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: Memória Urbana*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010. ‘

WEISSHEIMER, Maria Gerina. Patrimonialização e gentrificação: causa e consequência? O bairro do Marais, em Paris. In: *ANAIS DO MUSEU PAULISTA: ESTUDOS DE CULTURA MATERIAL*. 2022. v. 30, p. 1-64.

WILLIM, Robert. *Industrial Cool: Om Postindustriella Fabriker*. Lund: Humanistiska fakulteten, Lunds universitet, 2008.

ZUKIN, Sharon. *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change*. Baltimore/London: Johns Hopkins University Press, 1982.

UMA MANOBRA INSURGENTE
A ocupação de duas edificações industriais desativadas pela comunidade skatista em Uberlândia/MG

THE TRICK CLASHES WITH THE EMPTY. The occupation of two derelict industrial buildings in Uberlândia/MG by the skateboarding community

Luiz Carlos de Laurentiz[1] e Alexandre Luiz Greco[2]

Resumo
O artigo analisa duas ocupações sucessivas em edificações industriais desativadas, realizadas pela comunidade skatista na cidade de Uberlândia/MG. A primeira ocorreu no armazém atacadista Casa Uberlândia, e a segunda, no porto seco/silo Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas (CASEMG), ambas edificações abandonadas antes dos anos 2000. A comunidade skateboarding ocupou, interferiu e reinterpretou esses espaços industriais vazios, utilizando práticas culturais insurgentes como possibilidade experimental para a produção da cidade em sentidos opostos à segregação espacial. Essas ocupações validam a construção de uma identidade transformadora da paisagem e da vida urbana, ao fomentar o potencial do patrimônio industrial e sua continuidade social, cultural e política.
Palavras-chave: skate, antropologia urbana, patrimônio industrial, Galpão-DIY, citadinidade.

Abstract
This article analyzes two successive occupations of abandoned industrial buildings carried out by the skateboarding community in the city of Uberlândia/MG/Brazil. The occupation of the former wholesale warehouse Casa Uberlândia and the garner Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas (CASEMG), both derelict for over two decades. The local skateboarding community occupied, intervened in, and reinterpreted these empty industrial spaces by employing insurgent cultural practices as an experimental possibility for city production, in opposition to spatial segregation. This occupation powerful the construction of a identity not only of the landscape, but also of urban life, fostering the potential of industrial heritage and its social, cultural, and political continuity.
Keywords: skateboarding, urban anthropology, industrial heritage, Galpão-DIY, urban citizenship

1 Pós-Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em História (UFSJ/2024). Doutor em Comunicação e Cultura (UFBA/2006). Mestre em Tecnologia do Ambiente Construído (EESC-USP/1987). Graduado em Arquitetura e Urbanismo (OMEC/1978).

2 Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFU/2024). Graduado em Artes Visuais (UFU/2009).

Introdução

Essencialmente, a prática do skate de rua é uma manifestação utópica e insurgente. Ao negar a cidade como produto da alienação com o capital e ao produzir a sua própria rede de lugares, a comunidade skatista constitui uma camada da cidade como obra:

> A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é o valor de uso e o produto o valor de troca (Lefebvre, 1968, p. 33).

Vamos às apresentações das duas edificações industriais uberlandenses que estavam abandonadas e foram ocupadas e ressignificadas por skatistas, em dois momentos dentro da história contemporânea da cidade de Uberlândia/MG. Para tal intuito, usamos o vocabulário da coletividade skatista. Assim, a primeira das edificações é conhecida e reconhecida como antigo Galpão-DIY e a outra é apelidada de novo Galpão-DIY.

O antigo Galpão-DIY, originalmente, foi o estabelecimento atacadista de secos e molhados Armazém Uberlândia Aliança, no bairro Brasil que, no final da década de 1990, encerrou suas atividades por falência, deixando o imóvel de cerca de 12.000 m² à deriva entre o abandono e a inadimplência tributária. Até que, entre 2007 e 2023, se desenvolve um processo de ocupação espontânea pelos/as skatistas e outras coletividades adjacentes, pessoas curiosas e simpatizantes.

A ocupação sucessora, o novo Galpão-DIY, foi iniciada em 2023, a cerca de 3km do antigo Galpão-DIY, em outro bairro da cidade, no porto seco/silo abandonado do Distrito Industrial da cidade (de nome jurídico), CASEMG (Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas). A estatal foi instalada em duas glebas que somam uma área com cerca de 80.000 m² e encerrou suas atividades em 1998, impactando diretamente os bairros do entorno, o Minas Gerais, ao norte e Nossa Senhora das Graças, ao sul.

Uma etnografia urbana realizada entre os anos de 2021 e 2023[3] revelou que a prática do skate de rua em Uberlândia é um agente participativo da produção da cidade e da democratização dos espaços públicos. Cada agente dessa comunidade é portador de uma micro-história que reflete formas de resistência, mais ou menos implicadas em um confronto cotidiano que envolve disputas de sentido e desestabilizações de representações hegemônicas.

As ocupações dos galpões industriais abandonados pelo coletivo skatista local, na segunda cidade mais populosa de Minas Gerais (713.232 habitantes - IBGE, 2020), expressam a performance do corpo consciente de si mesmo, na cidade e para a cidade. Essas ocupações representam uma possibilidade, ainda que efêmera, do corpo em uma dimensão onde a cidadania não está ligada ao poder de consumo.

3 Este artigo é parte da dissertação de mestrado, *Uma manobra insurgente: produção e democratização da cidade pela comunidade skatista em Uberlândia/MG*, *pelo* Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Uberlândia. Orientada por *Luiz Carlos de Laurentiz* e defendida em 18/10/2024. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/44949>

Figura 1 - Vista do porto seco/silo abandonado (CASEMG). A área em destaque, com 6.500 m ², é o pico novo Galpão-DIY. Distrito Industrial Uberlândia/MG, setembro de 2024. Fonte: Fotografia Geneir Silva da Costa.

Os *picos de rua*[4] configuram uma rede de lugares que se comporta como uma veladura dissidente no tecido urbano. E, as ocupações e intervenções aproveitam oportunidades e situações já existentes na cidade para a produção de lugares por meio do agenciamento construtivo chamado de *DIY*[5].Além de serem ótimos para o encontro e para patinar, os *picos de rua* também promovem uma suavização das desigualdades sociais e da segregação urbana, o que pode ser interpretado como um esboço do direito à cidade.

Isso ocorre na medida em que os *picos de rua* proporcionam o encontro, não apenas como lúdico e como forma de protesto e reivindicação por políticas públicas, mas vão além. Essas ocupações são “um grito e uma demanda” (Lefebvre, 1968, p. 147) que materializam temporariamente a ideia revolucionária de um espaço social e político, onde as pessoas participam na formação e transformação do ambiente urbano.

A fonte do financiamento dessas obras provém do rateio de despesas realizado pela própria *galera skatista*, por meio de *vakinhas* solidárias e festas no *pedaço*; além de outras formas, como patrocínios, premiações e de doações[6].

Trata-se de um movimento potente que catalisa poéticas marginais e insurgências direcionadas à construção de novas possibilidades de refuncionalização de galpões industriais desativados.

4 Os p*icos de rua* constituem unidades de uma rede de ocupações promovidas pela comunidade skatista — o coletivo interpreta sistematicamente a cidade por meio de intervenções mais ou menos permanentes, com diferentes níveis de interferência construtiva e ações performáticas.
5 A sigla *DIY* refere-se à expressão *do it yourself,* termo nativo para as práticas construtivas de canteiro de obra que envolvem a modificação do mobiliário urbano por meio de recursos e agendas coletivas voltadas para a produção de lugares. Essa prática retoma a década de 1960, na Califórnia, quando, comunidades skatistas passaram a invadir e modificar piscinas abandonadas como forma de criar lugares para o encontro e prática do *skateboarding*.
6 Para o nosso estudo de caso, destacamos o financiamento proveniente do comércio local: *Mucuinskateshop*, *420street* e *FoxClub*; para a premiação: Melhores do ano 2021 (reconhecida pela *CBSk - Confederação Brasileira de Skateboarding*) e as doações de apoiadores e simpatizantes, dentre outras fontes,

A organização da comunidade para ações de produção, manutenção e ampliação desses lugares ocorre de forma descentralizada, anárquica e espontânea. Não há uma liderança que represente o coletivo; o que existe é um engajamento orgânico e espontâneo de indivíduos, que se mobilizam conforme suas disponibilidades e potencialidades.

Cada indivíduo da comunidade age como uma força vetor apontada para a refuncionalização desses corpos industriais, por meio de intervenções culturais e artísticas – a performance com o skate e a prática social *DIY,* o *pixo* e a música (*rap* e *funk*).

> (…) você pode imaginar o preço de toda essa ferragem dos obstáculos? Uma parte vem de ferro velho mesmo, tem cantoneira de *metalon* mas tem muito perfil tubular que tem que passar pela calandra, para dar a curva certinha. (...) e está vendo que as paredes estão todas esburacadas? São utilizadas para rechear os obstáculos (...). *DIY* é isso (…) nóis por nóis (MC. ASA da Leste, 2021).

O termo *DIY* (pronunciado em inglês) aparece tanto nos diálogos e nas narrativas da comunidade quanto no nome das ocupações que ela realiza. Além do antigo Galpão-DIY e do novo Galpão-DIY, que são objeto de análise neste artigo, também foram inventariadas outras ocupações na cidade de Uberlândia/MG: Estação-DIY, Pampulha-DIY e Tibery-DIY. Essas, no entanto, não serão abordadas no presente estudo.

O conceito *punk* de “faça você mesmo!” engloba não apenas a produção de obstáculos[7], mas também, abrange a organização autônoma de torneios e encontros, que são produzidos pela comunidade de maneira horizontal. Esses eventos ocorrem de maneira regular e são notáveis por sua gestão logística e integração social, agrupando jovens de todas as partes da cidade.

Foram registrados pela etnografia, entre 2021 e 2023, o *DIY por amor*, o *Acolhimento de atividades do Instituto Viva Íris*, o *Best Trick,* o *King of Galpão*, o *Gaming of Skate,* o *Go Skateboarding Day*, o *Festival de Graffiti*, a *Batalha de Rima*, o *Desafio de Rua*, o *POINT*, o *SunSet,* o *Under Sesh,* o *Best Trick Jam Session* e o *UFLOW!*

> (…) o ponto de luz para o equipamento de som e para recarregar os celulares, o megafone e o que mais precisar é do gerador de energia à gasolina. O mesmo esquema da *Batalha da ZO* (…) os banheiros químicos locados com as tendas e as cadeiras, a montagem e desmontagem, cone, lona, água com vários galões de 20 litros tudo, tudo (…) é por nossa conta (Guz, 2023).

Pertencer a um *pico*, ou no termo nativo *ser local*[8], significa também ser reconhecido e dispor de uma referência concreta, visível e estável. Ser *local* de um *pico* é tirar o corpo da invisibilidade.

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.

7 Obstáculo é um termo geral utilizado para designar os elementos estruturais empregados na realização de manobras e truques com um *skateboarding*. Esses obstáculos podem ser parte do mobiliário urbano, modificados ou não, como escadas, corrimãos, bancos, muros, ladeiras; ou podem ser construídos especificamente para a prática do skate, como rampas, *quarter*, caixotes, *spines* entre outros. Os obstáculos são essenciais para a prática, pois oferecem possibilidades criativas para que os/as skatistas desenvolvam sua performance.
8 Termo nativo para designar o membro pertencente a uma comunidade específica.

FFigura 2 - Registro do fechamento, no domingo, do festival King of Galpão, no Antigo Galpão-DIY. Uberlândia/MG. 19/03/2023. Fonte: Fotografia cedida por Camila K1000.

Figura 3 - Produção do obstáculo China Banks, no Novo Galpão-DIY, projetado e executado pela associação dos coletivos skatistas Pedreiragem e Black Media. Fonte: Fotografia cedida por Marcelo Mug. Verão de 2023.

É no dia a dia que se tece a trama cotidiana da prática do skate de rua, na superação dos obstáculos, na fruição criativa, na troca de experiências e vivências, e na busca pelo direito à cidade. Para o skatista veterano, “é na rua que se aprende a andar de skate de verdade (...) e é muito mais sobre respeito do que sobre dar uma montanha de pirueta” (A. Choquito, 2022).

Esse é o caráter territorial da categoria skate de rua. Em sua maioria, a comunidade skatista é formada por jovens, pobres e portadores de uma cidadania precária. E, detentores de corpos que carregam marcadores sociais considerados indesejáveis fora do território dos *picos*.

A seguir, o depoimento de L. Cento e Oitenta, skatista *local* do Galpão-DIY, para o documentário *DOCSkateUdi*, 2022.

> O skate salva a minha vida todos os dias. Salva a dos meus irmãos, dos meus amigos. O skate me trouxe a humildade e a vivência que a escola, a vida, a família e a religião nunca me trariam. O skate me tornou uma pessoa que nenhum dos pilares da sociedade ia me apresentar o caminho para eu chegar onde eu estou hoje. (...) Porque o skate me deu perseverança, me deu força de vontade. Ah, mano, o mundo está acabando aqui dentro de mim, mas no skate eu consigo ser melhor. (...) (DOCSkateUdi, 2022, 46 min).

Há outro depoimento pertinente:

> (...) é um presente, uma benção, entende? ter esse pessoal na sua vida que não é sua família te dando esse apoio entende? alimentando essas coisas maravilhosas que eles te alimentam pelo amor ao skate. Isso não dá pra comprar (...) Por que eles falam família é tudo, não é não. Eu não tenho família. Pra quem não tem família, amigo é tudo. *Friendship are everything*. E vocês são meu *everything* entende? E eu estou contente que eu tenho uma família aqui mas é o skate que me deu essa família aqui. É por isso que volta tudo para *thank you skateboard*, entende? É isso (…). Se você falar pra mim que ia pôr o pé nessa madeira (segura o skate com naturalidade e olha fixamente pra ele) e ia viajar o mundo inteiro, os cara ia falar: vc tá brincando? mas tem gente que já fez e eu vi. É isso que é a beleza! É a caminhada. Pra gente que não teve nada na vida, isso é tudo, entende? E pra acreditar nisso aqui (aponta para o skate no chão). Porra! é!!! Você viaja o mundo leva o skate com você ai você volta e traz alguma coisa pra onde você veio por causa do skate. É isso meu. Vocês me inspiram muito mais que os caras da gringa. (H. Jun, 2022).

A cidade plástica

A destruição do antigo Galpão-DIY feriu o coração de muita gente. Em um breve histórico do que aconteceu: na manhã do 8 de março de 2023, máquinas de demolição que, tanto balizavam em frente à entrada do Galpão-DIY/Armazém Uberlândia Aliança, quanto buscavam intimidar a entrada do grupo skatista ao seu interior. Por fim, adentraram o *pico e* destruíram a *borda do Jacaré*[9].
Pelas redes sociais[10] e pelo telefone (grupos de *whatsapp*), skatistas, artistas visuais urbanos e *rappers* se manifestaram em protesto. As publicações com fotografias e vídeos de celulares impulsionaram a presença crescente de pessoas no local, inclusive, a imprensa, rádios e canais de TV, junto de fotógrafos, videomakers, músicos, urbanistas, construtores, jornalistas, escritores, ambientalistas, políticos engajados à causa, estudantes e simpatizantes da sociedade civil.

9 O obstáculo do Jacaré possuía um forte valor afetivo para a comunidade. Batizado em homenagem ao skatista veterano Jacaré, o obstáculo recebeu intervenções artísticas de Dekete, grafiteiro reconhecido regionalmente e querido pela comunidade skatista. Tornou-se um símbolo da identidade local, aparecendo em diversos vídeos e revistas de skate de circulação nacional.
10 ASSOCIAÇÃO GALPÃO SKATE UBERLÂNDIA DO IT YOURSELF (AGSUDIY), Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/agsudiy/>. Acesso em: 06 mar. 2025. GALPÃO SKATE UDIY, Facebook. Disponível em: <https://web.facebook.com/galpaodiyudi>. Acesso em: Acesso em: 06 mar 2025. GALPÃO SKATE UDIY, Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/galpaoskateudiy/>. Acesso em: Acesso em: 06 mar. 2025.

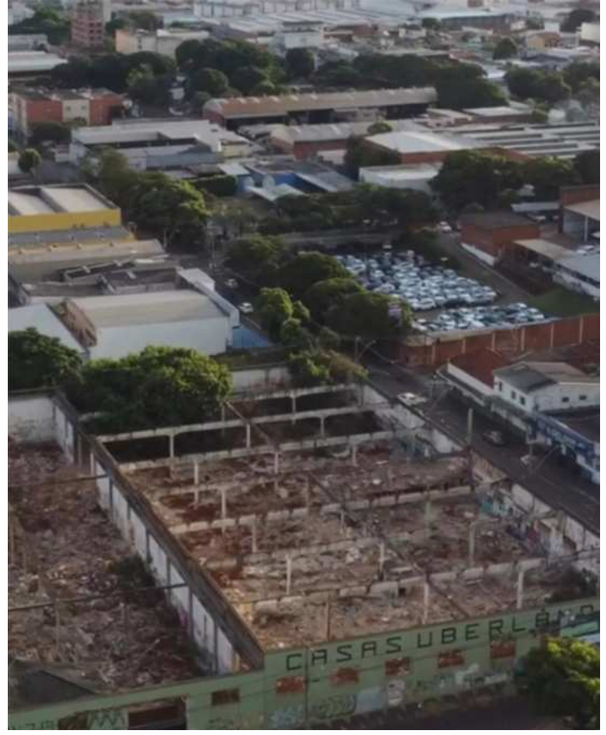


Figura 4 - Escombros do antigo Galpão-DIY, semanas após a demolição. Uberlândia/MG, maio de 2023. Fonte: Fotografia cedida pela produtora de vídeo Para FAL Rec, abril de 2023.

Essa mobilização e resistência organizada durou menos de um mês e foi marcada por episódios de violência, repressão e retaliação. No primeiro dia de abril de 2023, reduziram em escombros o lugar eleito como o melhor da categoria no país[11]. Mesmo sem um alvará de demolição, na manhã do *dia da mentira*, ativistas, advogados, arquitetos, curiosos, engenheiros, imprensa, polícias, políticos, prestadores de serviço, professores, skatistas e transeuntes assistiram estarrecidos, o avanço da escavadeira.

Satânicos, os representantes do executor do processo de reintegração de posse festejaram o êxito da missão bebendo café doce em copinhos de plástico. Antes da hora do almoço o lugar já estava abaixo. Destruição e segregação da/na cidade. Ainda a informar: a demolição de lugares produzidos pela ocupação de comunidades skatistas não é uma tragédia inédita. Em 2024, foram destruídos o *Beco do Valadão*, na Rua Matias Valadão, em São Paulo, e o *Pico da Dengue*, em Criciúma/SC.

As ruínas do armazém atacadista Casas Uberlândia, abandonado no final da década de 1990 e revitalizado pela comunidade skatista no período de 2007 a 2023, voltou a engordar a lista de vazios urbanos na cidade. A especulação imobiliária, enquanto expressão da lógica capitalista de produção do espaço, apaga a memória dos territórios urbanos e fragmenta os sentidos coletivos de cidade. No entanto, a prática do skate de rua contraria a segregação espacial, ampliando o campo do possível e ensaiando formas de reinvenção da vida social urbana. Mesmo com a demolição do antigo Galpão-DIY, a comunidade skatista manteve vivas suas atividades.

Em razão do piso amplo de concreto polido e dos desníveis próprios dos galpões logísticos das docas de carga e descarga, a área das ruínas da CASEMG, no distrito industrial de Uberlândia/MG, foi escolhida para dar continuidade ao *pico* demolido. A comunidade skatista já identificava o potencial de reutilização do porto seco/silo

11 Melhores do ano 2021 - 100% SKATE. Prêmio em dinheiro no valor de R$22.000,00 concedido ao Antigo Galpão-DIY como melhor pista auto construída no Brasil no ano de 2021. A premiação é reconhecida pela CBSk (Confederação Brasileira de *Skateboarding*) que é a entidade que regulamenta o desenvolvimento do Skate no território brasileiro.

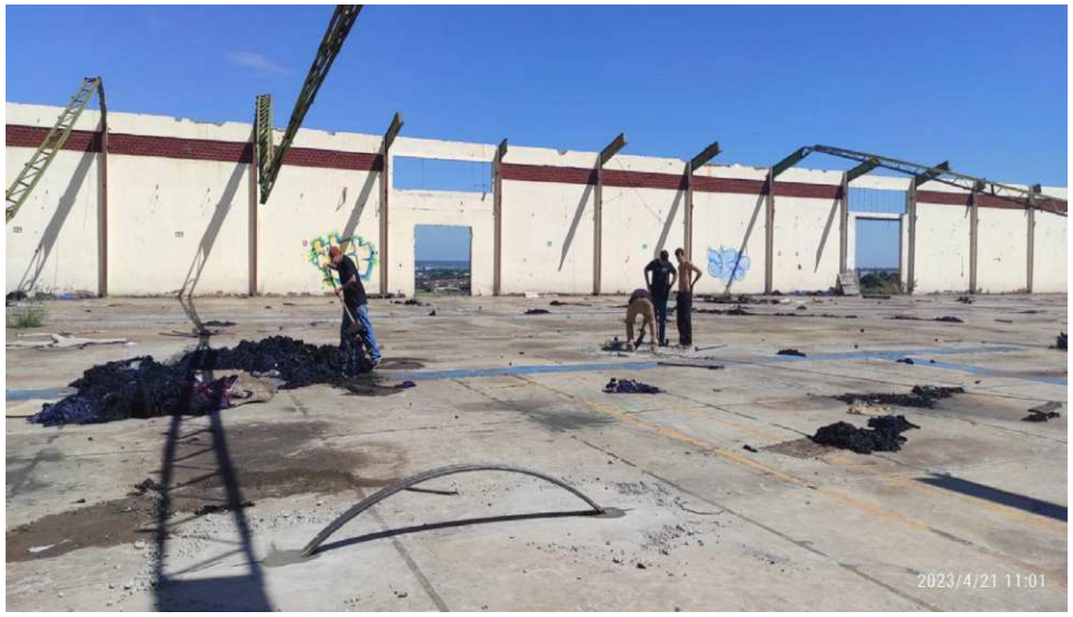


Figura 5 - Registro da primeira intervenção construtiva (DIY) no porto seco/silo desativado (CASEMG), abril de 2023, no Setor Industrial de Uberlândia/MG. Fonte: fotografia dos autores.

desativado. No entanto, essa possibilidade só se tornou prioridade na agenda do coletivo após a destruição do antigo Galpão-DIY.

Pouco antes da demolição do antigo Galpão-DIY, parte das ferragens de alguns obstáculos foi retirada com urgência pelos skatistas. Algumas semanas depois, essas peças foram prodigiosamente restituídas à sua função original na ocupação sucessora, batizada de novo Galpão-DIY.

O ponto de partida foi o feriado de 21 de abril, em comemoração à Inconfidência Mineira, quando skatistas veteranos organizaram a instalação dos obstáculos em um dos galpões da antiga CASEMG, reutilizando as ferragens resgatadas da demolição do antigo Galpão-DIY. A ocasião foi propícia para que a comunidade inaugurasse o *novo pico* no Dia Internacional do Trabalho. Essa primeira ação *DIY* no novo Galpão-DIY começou na madrugada e se estendeu até o sol a pino; com a chegada da Luz, a Fênix levantou voo.

De volta ao começo, o antigo Galpão-DIY

Sobre as origens do comércio atacadista em Uberlândia/MG e região, destaca-se o Grupo Alô Brasil que iniciou suas atividades na cidade, na década de 1960. Nas décadas seguintes, após a construção de Brasília, uma série de fatores, entre os quais, a atuação de grupos empresariais como o Alô Brasil, contribuíram para consolidar Uberlândia/MG como epicentro da distribuição de mercadorias para a região Centro-Oeste. Em 1997, o Grupo Alô Brasil, então proprietário do armazém atacadista Casas Uberlândia, decretou falência, deixando o imóvel entregue ao abandono (Cleps, 2000)

Para os/as skatistas, o atrativo do prédio desativado estava na tipologia arquitetônica, favorável à prática da patinação, à construção de obstáculos, ao encontro coletivo e à convivência. Em uma visita acompanhado de Denise Geribello (arquiteta e professora do PPGAU/FAUeD/UFU), em março de 2023, ela destacou a qualidade construtiva e dos materiais, das pingadeiras, das calhas, da alvenaria, do piso em taco de madeira de duas salas, da fachada das docas e da fachada externa, revestidas de pastilhas

vitrificadas verde claro resistentes às intempéries, formando o letreiro em preto forte, grafado sem serifas e em caixa alta, CASAS UBERLÂNDIA.

A edificação do atacadista abandonado possuía um pé-direito bastante alto, em função do acesso de caminhões e armazenamento de estoques empilhados. Um vão livre amplo, com piso extenso, nivelado e resistente, originalmente projetado para suportar o fluxo intenso de cargas e mercadorias. O desnível do terreno, foi resolvido pelos construtores do armazém com rampas suaves, um contrapiso robusto e escadas com piso de degrau generoso.

Além disso, os anos sem a devida capina, transformou boa parte do terreno de 12000m² em uma floresta de leucenas[12], que mesmo crescendo sem controle proporcionavam sombra e frescor. Nessa mesma visita, em conversa informal com o skatista veterano R. Porva[13], ele afirma "que os projetistas do antigo armazém fizeram uma excelente praça de skate, sem essa intenção" (Uberlândia, 2023).

Os anos de ocupação intensa, de 2007 até 2023, transubstanciaram o espaço desativado e vazio em um lugar de encontro de vários perfis expressivos de artistas da cidade em suas práticas de pixo, de *graffiti*, de *rap*, de *funk* e de uma faixa larga e heterogênea de visitantes. O que vai de encontro à ideia do patrimônio como um processo cultural aglutinador.

Os relatórios etnográficos deste estudo[14] revelam uma diversidade de usos e práticas no antigo Galpão-DIY, como a presença constante de crianças acompanhadas por seus pais, utilizando o lugar como uma alternativa de lazer; ensaios de dança flamenca; equipes produzindo fotos e vídeos de grupos musicais de diversos gêneros, casamentos e ensaios fashionistas. Também foram registradas performances de dança, e também a prática de atividades como *le parkour*[15], patinação e ciclismo. Por fim, identificou-se também o agrupamento de pessoas que frequentavam o *pico* sem justificar um motivo específico.

O movimento organizado para a legitimação do skate de rua como bem cultural em Uberlândia/MG

A tragédia começa com a usurpação de algo que era de todos/as. Em 2023, após 26 anos de abandono, o proprietário legal do imóvel ocupado executou um processo de reintegração de posse para retomar o terreno da comunidade. Skatistas e simpatizantes resistiram por meio de um revezamento em vigília ininterrupta no *pico*.

A mobilização durou quase um mês. E, foi encharcada por violência em um movimento sistemático de negligência dos aparelhos do Estado e da criminalização dos corpos dos/as frequentadores/as do antigo Galpão-DIY. Mas também foi marcada pelo apoio

12 *Leucaena leucocephala* é uma espécie arbustiva da família Fabaceae, amplamente utilizada em projetos de recuperação ambiental e paisagismo urbano devido à sua capacidade de fixar nitrogênio no solo e ao rápido crescimento. Embora tenha usos agroflorestais relevantes, também é considerada espécie exótica invasora em diversos ecossistemas tropicais.
13 Ricardo Oliveira Assis, o Porva, residente em Uberlândia/MG e natural de Cáceres/MT, conquistou o título de campeão mundial do 13º Circuito de *Skateboarding*, o *Mystic Skate Cup* 2006, em Praga.
14 Os registos etnográficos que abastecem esse artigo são os cadernos de campo produzidos entre outono de 2021 e outono de 2023, para a dissertação de mestrado, defendida em 2024. São dois cadernos de campo, o primeiro com anotações em primeira pessoa e fotografias armazenadas em um *smartphone.* E o segundo, um grupo de folhas sulfite tamanho A4 dobrado ao meio. Ambos contêm anotações, interpretações e *insights* resultantes das vivências com as pessoas frequentes nos *picos* de Uberlândia/MG.
15 *Le parkour* é uma prática performática que usa o ambiente construído ou natural como suporte.

da Cozinha Solidária do MTST, da assessoria jurídica do Gabinete do Vereador Dr. Igino (PT) e, igual engajamento de parte da sociedade civil e da comunidade universitária (pela Universidade Federal de Uberlândia).

Nesse contexto de ação política não institucional, como um levante ou uma rebelião, foi criada a ASSOCIAÇÃO GALPÃO SKATE UBERLÂNDIA *DO IT YOURSELF* (AGSUDIY), com o propósito de articular o movimento de resistência e reconhecimento público da prática do *skateboarding* como atividade cultural.

Porque de acordo com o Art. 3º da Lei nº 11.726, de 30/12/1994 da legislação estadual de Minas Gerais (1994), encontra-se:

> Art. 3º- A – A proteção do patrimônio cultural mineiro dar-se-á por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento, desapropriação e outras formas de acautelamento, nos termos dos Arts. 216 da Constituição da República e 209 da Constituição do Estado. (...) IV – a manutenção dos referenciais históricos das comunidades, a fim de proteger-lhes a identidade cultural (Estado de Minas Gerais, 1994).

Para o caso do antigo Galpão-DIY, a proteção do patrimônio cultural mineiro não foi efetivada nem por inventários, nem por registros, nem por vigilância, nem por tombamento e tampouco por desapropriação.

Contudo, no âmbito das políticas públicas, a Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decretou, por meio da Lei nº 24.651, de 8 de janeiro de 2024:

> Art. 1º – Fica reconhecido como de relevante interesse cultural do Estado, nos termos da Lei nº 24.219, de 15 de julho de 2022, **o movimento skatista na cidade de Uberlândia** (grifo dos autores)**.**
> Art. 2º – O reconhecimento de que trata esta lei, conforme dispõe o art. 2º da Lei nº 24.219, de 2022, tem por objetivo valorizar bens, expressões e manifestações culturais dos diferentes grupos formadores da sociedade mineira (Estado De Minas Gerais, 2024).

No cenário das discussões sobre patrimônio, sintetizamos as recomendações de "Globinar Novas Abordagens em Patrimônio: Reflexões': Escutar e acolher as vozes que não foram ouvidas antes, desenvolvendo juntos sistemas de gestão que incluam a periferia, as vozes marginalizadas, os povos indígenas e as comunidades tradicionais*"* (Schlee, 2021). Há, por parte da comunidade de praticantes de skate, juntamente com fotógrafos, videomakers, músicos, urbanistas, construtores, jornalistas, escritores, ambientalistas, políticos, revolucionários, estudantes e simpatizantes, um movimento que os aglutina em torno da causa.

Ainda dentro das tendências discutidas, tirou-se como "contribuições a serem relevadas que o patrimônio seja centrado nas pessoas e que seja um patrimônio integrado unindo as dimensões tangíveis, simbólicas e afetivas e, também, que haja valorização e proteção dos espaços livres comuns*"* (Schlee, 2021).

Nesse sentido, reconhecer o movimento "skatista na cidade de Uberlândia como de relevante interesse cultural para o Estado" (Lei nº 24.651, 2024) é bem-vindo, porém insuficiente para completar os processos de criação de sentido e de representação que ocorrem quando se identificam, definem e gerenciam os lugares ou eventos patrimoniais. Dentro do entendimento do patrimônio:

> como uma representação subjetiva, na qual identificamos os valores, a memória e os significados culturais e sociais que nos ajudam a dar sentido ao presente, às nossas identidades e nos proporcionam uma sensação de lugar físico e social (Smith, 2011, p. 45).

No contexto dessas duas ocupações na cidade, a da Casas Uberlândia e a da CASEMG, o processo patrimonial revela a representação da identidade e da memória *"*das vozes marginalizadas" (Schlee, 2021). Pois, além da comunidade do skate de rua, também participam da ativação desses espaços abandonados, outras comunidades, como a do *pixo*, a do *graffiti*, a do *grau,* a do *funk*, a do *rap*, a da *bike* e dos visitantes que se encontram no *pico* pela festa.

E, aqui reafirmamos o adjetivo "insuficiente" para o reconhecimento exclusivo da prática do skate "como de relevante interesse cultural do Estado, nos termos da Lei nº 24.219" (Estado de Minas Gerais, 2024)*,* pois tal exclusividade, além de apagar a participação de outros grupos nos processos de ocupação, também reforça o discurso autorizado de ordenação dos significados políticos e culturais. Atribuir a legitimidade apenas para o movimento skatista, "é obscurecer a construção patrimonial" (Smith, 2011). Os lugares produzidos por essas comunidades, os *picos*, são abertos para o trânsito e encontro de visitantes. E, independente de reconhecimento ou autorização do Poder Público, fazem toda diferença na vida de muitos *manos* e *minas*.

O novo Galpão-DIY

A ocupação do porto seco/silo CASEMG abandonado deu sequência às atividades do antigo Galpão-DIY. Nesse contexto, a AGSUDIY (Associação Galpão Skate Uberlândia *Do It Yourself*), em nome da comunidade skatista de Uberlândia/MG, publicou e divulgou por meio de redes sociais um vídeo manifesto de ocupação:

> Em relação a destruição e a reconstrução do nó central da rede de *picos* de Uberlândia, o Galpão Skate UDI DIY não morreu, por que não se pode matar uma ideia. O Galpão se materializa, através das nossas práticas. Após a demolição dos obstáculos do primeiro Galpão - aquele espaço entre a avenida Floriano Peixoto e avenida Cesário Alvim - retornou a ser o que era antes da chegada dos skatistas, um vazio urbano atrelado à especulação imobiliária (...) mas, através das táticas de caça, descobrimos um novo *pico* onde podemos materializar novamente o Galpão! (...) o Galpão UDI DIY sempre será uma atitude coletiva de transformação da realidade (AGSUDIY, 2023)[16].

Tal vídeo manifesto, deixa claro o entendimento do "patrimônio como um processo dinâmico que envolve a memória social do grupo, a identidade e senso de lugar", em uma perspectiva que articula a *"*seleção de valores e memórias que ajudam a compreender o presente e a construir identidades*"* (Smith, 2011).

Em fevereiro de 2024, pouco antes da ocupação do novo Galpão-DIY fazer seu primeiro aniversário, foi lançado o programa *Imóvel da Gente*, com o objetivo de destinar o patrimônio ocioso da União para políticas públicas prioritárias voltadas ao interesse social.

16 Declaração da AGSUDIY em rede social, Uberlândia, 27 de abril de 2023. Fonte: <https://www.instagram.com/reel/CrkCSDEAEuL/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA%3D%3D> Acesso em: 12 maio. 2025.

> O alvo do Programa de Democratização de Imóveis da União*,* Imóvel da Gente, são imóveis sem destinação definida como áreas urbanas vazias, prédios vazios e ocupados, conjuntos habitacionais com famílias não tituladas, além de núcleos urbanos informais com e sem infraestrutura. (...) A iniciativa visa beneficiar áreas como educação, saúde, assistência social, segurança alimentar, cultura e o esporte, priorizando a oferta habitacional (em parceria com o Programa Minha Casa Minha Vida), regularização fundiária, obras de infraestrutura e equipamentos de políticas públicas diversas (Brasil, 2025).

Entre os imóveis contemplados no Estado de Minas Gerais pelo *Imóvel da Gente*, está o terreno, sem operação oficial desde 1998, onde situa-se a ocupação da comunidade skatista, o novo Galpão-DIY.

Antes da falência da estatal da Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (CASEMG), o terreno passou para a custódia da União, como adimplemento da dívida da estatal mineira. A possibilidade de concessão do terreno motivou o *Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto* a produzir e apresentar uma projeção para uma possível concessão do terreno para de construção de habitação social batizado de Maria Carolina de Jesus. Em paralelo, naquele semestre letivo, a disciplina de Ateliê de Projeto Integrado de Urbanismo II (90horas) - FAUeD/UFU[17]- elegeu as duas glebas da antiga CASEMG como objeto de estudo e a respectiva análise de viabilidade urbanística.

Ambas projeções não se limitam à visão do patrimônio industrial como ruínas do passado e nem como algo hermético, mas sim, na perspectiva de uma patrimonialização que considera os processos de criação de sentido e de representação que incluem os territórios periféricos.

Considerações finais

De uma maneira geral, as transformações dos processos de produção e distribuição de mercadorias impõem atualizações nos modelos das edificações industriais. Esses processos de desindustrialização implicam a necessidade de considerar a reutilização, reconversão e adaptação de antigos edifícios industriais para outras funções.

No caso do armazém atacadista Casas Uberlândia e da CASEMG, essas transformações fazem parte do processo, em parte, para o sucateamento e falência das operações, resultando na desativação e posterior abandono de seus edifícios, pouco antes dos anos 2000. Segundo Cleps (2014, p.28-43), o desenvolvimento da atividade atacadista em Uberlândia/MG, iniciado na década de 1960 e impulsionado pela localização geográfica estratégica da cidade, perdeu grande parte de sua importância na década de 1990.

A ausência de políticas públicas voltadas à refuncionalização, à reativação ou à turistificação (Gagliardi; Carvalho, 2023, p. 273) dos edifícios industriais desativados compromete a continuidade do patrimônio industrial com laços culturais e identidade com as construções originais. Dessa forma, as edificações abandonadas do armazém atacadista Casas Uberlândia e da CASEMG, transformam-se em territórios hostis no tecido urbano ou são destruídas em prol da especulação imobiliária, silenciando a memória e as narrativas associadas a esses patrimônios industriais.

17 Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia.

Os *picos de rua* têm representado, ainda que de forma frágil e efêmera, uma possibilidade experimental de produção e democratização da cidade, em sentidos opostos à segregação espacial. A expectativa quanto ao destino desses prédios abandonados seria de um enquadramento estéril, não fossem as ocupações experimentais analisadas neste artigo.

Trata-se, aqui, de uma manobra insurgente a fim de produzir a cidade como obra (Lefebvre, 1968). Essa transformação urbana, ainda que efêmera e utópica, em busca pelo efetivo direito à cidade, qualifica o movimento skatista como algo revolucionário.

O coletivo skatista ocupa o espaço abandonado, por meio da festa e da performance do corpo na cidade. Trata-se de uma insurgência transformadora, que altera não apenas a paisagem, mas também da vida urbana, fomentando o potencial do patrimônio industrial e sua continuidade cultural e social.

O estudo desse movimento ilumina o debate a respeito dos direcionamentos do patrimônio industrial como possibilidade de direito público aos ambientes urbanos. Além disso, coloca em pauta o potencial da refuncionalização, reativação, preservação e turistificação (Gagliard; Carvalho, 2023, p. 273) dos edifícios vazios, bem como da continuidade da memória vinculada ao patrimônio industrial.

Referências

BRASIL. *Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos***.** Programa de Democratização de Imóveis da União – Imóvel da Gente. Disponível em: <https://www.gov.br/gestao/pt-br/assuntos/patrimonio-da-uniao/imoveldagente>. Acesso em: 11 maio. 2025.

CLEPS, G. D. A origem e o desenvolvimento do comércio atacadista de Uberlândia (MG). *Sociedade & Natureza*, [S. l.], v. 12, n. 23, 2014. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/sociedadenatureza/article/view/28486>. Acesso em: 11 maio. 2025.

DOCSKATEUDI. Direção: Humberto Prado. Uberlândia/MG: PMIC, 2022. 1h30min. Filme. Citação direta aos 46min. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8tsCBEnFcZE>. Acesso em: 9 dez. 2024.

ESTADO DE MINAS GERAIS. *Lei nº 11.726, de 30 de dezembro de 1994.* Dispõe sobre a política cultural do estado e dá outras providências. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa, 1994. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/texto/LEI/11726/1994>. Acesso em 23/12/2024.

ESTADO DE MINAS GERAIS. *Lei nº 24.651, de 8 de janeiro de 2024***.** Reconhece como de relevante interesse cultural o movimento skatista na cidade de Uberlândia. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa, 2024. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/texto/LEI/24651/2024/>. Acesso em: 23/12/2024.

GAGLIARDI, Clarissa M. R.; CARVALHO, Mônica de (org.). *Desindustrialização e refuncionalização do patrimônio industrial: debate sobre experiências locais e internacionais.* São Paulo: ECA USP; PIPEq-PUC SP; CNPq; Observatório das Metrópoles, 2023. p. 88-172.

LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno.* 2. ed. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 1969.

MACHADO, Giancarlo Marques Carraro. *A cidade dos picos: a prática do skate e os desafios da citadinidade.* 2017. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. doi:10.11606/T.8.2018.tde-26032018-122700. Acesso em: 22 out. 2024.

MACHADO, Giancarlo Marques Carraro. *A cidade do skate: sobre os desafios da citadinidade.* 1. ed. São Paulo: HUCITEC/CAPES, 2022.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Tribos urbanas: metáfora ou categoria? In: *Cadernos de Campo (USP)*, v. 2, p. 48-51, 1992.

MAGNANI, José Guilherme C.; TORRES, Lílian de Lucca (org.). *Na metrópole: textos de antropologia urbana.* São Paulo: Edusp, 2000.

SCHLEE, Mônica Bahia. *Globinar novas abordagens em patrimônio: reflexões.* Rio de Janeiro: PGPP/FAU/UFRJ, 2021.

SANSÃO, Adriana. *Intervenções temporárias, marcas permanentes: a amabilidade nos espaços coletivos de nossas cidades.* Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2011.

SMITH, Laurajane. El “espejo patrimonial”. Ilusión narcisista o reflexiones múltiples? *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, n. 12, 2011, p. 39-63. Disponível em: <https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/antipoda/article/view/1850>.

TORQUATO, Douglas de Melo Ferreira. *A filosofia da imanência e a arte do skateboarding.* 2021. 100 f. Dissertação (Mestrado em Filosofia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2021.

ISSN 2526-7310 PIXO n.34, v.9 inverno de 2025

FRATELLI VITA, RESISTINDO AO ESQUECIMENTO
Da fabricação de gasosas, vidros e cristais a patrimônio industrial

FRATELLI VITA, RESISTING FORGETTING
From the manufacture of soda, glass and crystals to industrial heritage

Paula Andrade Coutinho[1] e Amanda de Lima Costa Pestana[2]

Resumo
Objetiva discutir a trajetória e produção da indústria Fratelli Vita, fundada pelos irmãos Giuseppe e Francesco Vita em Salvador e Recife, desde sua construção na virada dos séculos XIX ao XX, perpassando seu fechamento em 1975, até sua (re)significação no presente. Referência na fabricação de bebidas, garrafas de vidro e cristais, agregou potencialidade industrial em ambas as cidades. A pesquisa, de natureza qualitativa, tem como referência os bens culturais produzidos, fontes documentais e bibliográficas, tais como jornais, livros e catálogos de artes. O trabalho dá continuidade às investigações sobre a Fratelli Vita e reflexões sobre a necessidade de preservação do legado herdado. Os resultados dos estudos evidenciam a permanência da memória afetiva e gustativa das bebidas fabricadas, deixada em alguns soteropolitanos e recifenses, a salvaguarda de exemplares dos cristais em museus e coleções privadas, a patrimonialização da antiga fábrica em Salvador e a retomada da produção dos refrigerantes pelos descendentes.
Palavras-chave: patrimônio industrial, Fratelli Vita, cristais Fratelli Vita, preservação.

Abstract
he aim is to discuss the history and production of the Fratelli Vita industry, founded by brothers Giuseppe and Francesco Vita in Salvador and Recife, from its construction at the turn of the 19th and 20th centuries, through its closure in 1975, to its (re)significance today. A benchmark in the manufacture of beverages, glass bottles and crystal, it has added industrial potential to both cities. The research, of a qualitative nature, is based on the cultural goods produced, documentary and bibliographic sources, such as newspapers, books and art catalogs. The work continues the investigations into Fratelli Vita and reflections on the need to preserve the legacy inherited. The results of the studies show the permanence of the affective and gustatory memory of the drinks made, left by some people from Salvador and Recife, the safeguarding of crystal specimens in museums and private collections, the heritage status of the old factory in Salvador and the resumption of the production of soft drinks by the descendants.
Keywords: industrial heritage, Fratelli Vita, Fratelli Vita crystals, preservation.

1 Professora substituta do Departamento de Museologia da Universidade Federal de Sergipe. Museóloga (COREM 1R- 0345.I), mestra pelo Programa de Pós-graduação em Museologia (UFBA/2017) e doutora pelo Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio (UNIRIO/2024). E-mail: paulaacoutinho@yahoo.com.br
2 Arqueóloga pela Universidade Federal de Pernambuco, mestranda pelo Programa de Pós-graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco. E-mail: amanda.limacosta@ufpe.br

Introdução

As cidades brasileiras são marcadas por relevantes riquezas patrimoniais, perceptíveis em suas ruas e bairros, através de seus costumes, cotidianos, manifestações populares, suas edificações, suas produções. Ao caminharmos pela cidade de Salvador, por exemplo, — capital do estado da Bahia, importante região do Nordeste e primeira capital do Brasil até 1763, enquanto colônia portuguesa — os diversos contextos de sua história podem ser representados através das manifestações culturais de seu povo, pelas ruas e bairros das regiões das Cidades Alta e Baixa, por sua diversidade arquitetônica e artística.

Ao olharmos para a herança material de Salvador, é notório que a capital preserva edifícios de diversas épocas e contextos, apesar da especulação mobiliária, tendo como principal região de destaque turístico e museológico o Centro Histórico. Contudo, a riqueza da cidade não se concentra unicamente na região conhecida como Pelourinho e entorno, pois, ao caminharmos por outros bairros, são representativos os bens arquitetônicos que preenchem essas regiões.

Dentre algumas regiões de Salvador com relevante destaque histórico, podemos destacar o bairro da Calçada, área por vezes subestimada em seu potencial patrimonial, talvez por sua forte ocupação por feiras e demais comércios, além de ser um bairro de ligação entre o Porto, a Cidade Baixa e o Subúrbio Ferroviário, que foi bastante ocupado populacionalmente. Nesse conjunto patrimonial arquitetônico do bairro da Calçada, mencionamos a Igreja de Nossa Senhora dos Mares, da primeira metade do século XX, a antiga Estação Ferroviária da Calçada, da década de 1860, o Plano Inclinado Liberdade-Calçada, inaugurado em 1981, e a Antiga Fábrica *Fratelli Vita*, fundada no início de 1900, são alguns desses vestígios históricos.

Muitos dos edifícios do bairro da Calçada, a exemplo dos mencionados anteriormente, representam o patrimônio dos séculos XIX e XX da região e de Salvador, período onde a paisagem e o espaço foram significativamente modificados, provenientes da atividade comercial que ganhava nessa época cada vez mais força, por demandar novos espaços: como estabelecimentos comerciais, galpões, armazéns, bem como novos modais de transportes, para a fluidez de pessoas e mercadorias (Castro, 2021, p. 27). As feições morfológicas urbanas da área, e sua modernização, ocorrem com fortes investimentos estrangeiros, especialmente dos ingleses. Santos (1990, p. 24) afirma que, “foi assim que, na última década do século XIX, Salvador ingressou em um novo momento de seu processo de urbanização, que se estenderia até o início dos anos quarenta do século XX”, como ocorreu em outras cidades do Brasil. É importante evidenciar que esse processo de urbanização também relega consigo não somente a modificação da paisagem, como também a expansão da pobreza e da desigualdade.

Na esfera arquitetônica muitas dessas edificações da região da Calçada, são produtos remanescentes do período industrial da cidade, principalmente devido ao Porto localizado no bairro do Comércio e à construção da Estação Ferroviária, em 1860, que contribuiu para a maior circulação de pessoas e mercadorias. Desse legado industrial, evidenciamos como destaque a antiga Fábrica *Fratelli Vita*, referência arquitetônica e industrial do período. Patrimônio arquitetônico e industrial associado à produção de bebidas (com destaque para a receita das gasosas), de vidro e até cristais, referências nacionais e internacionais no mercado da época. Que, entretanto, apesar de legar valiosa herança para a população soteropolitana — e também de Recife, em Pernambuco, onde construiu uma filial —, esteve gradativamente tendo seu papel histórico e social desmontado, ocupando cada vez mais a zona do esquecimento, “espaço” simbólico e político que infelizmente tantos outros patrimônios passam a residir.

A antiga empresa *Fratelli Vita* — com sede em Salvador e filial em Recife — construiu, a partir de 1900, relevante papel em ambas as capitais nordestinas, integrando-se às suas realidades e cotidianos culturais, através de suas produções e de sua marca. Suas produções foram alvo de reconhecimento nacional e internacional, que perduram mesmo após o encerramento das atividades de suas fábricas. Nesse contexto, o objetivo desta pesquisa é, através dos estudos sobre a antiga empresa Fratelli Vita, contextualizando seu papel histórico e social, evidenciar seus legados preservados por meio do patrimônio arquitetônico, de suas produções e da memória que ainda ocupa em muitas pessoas, discutindo as diferentes formas de preservação aplicadas aos bens culturais da Fratelli em Salvador e Recife, e suas implicações para a preservação do patrimônio industrial.

Delineamentos sobre a industrialização em Salvador e Recife nos séculos XIX e XX

Ao falarmos da *Fratelli Vita* é indissociável a necessidade de contextualizar aspectos históricos e socioculturais da sua época, pois são base para a criação e desenvolvimento da marca e a fabricação de seu legado material e patrimonial, visto que a fundação da empresa é produto de seu meio social.

Devido a herança e interesses da metrópole portuguesa, enquanto o território brasileiro ainda era Colônia, o processo de desenvolvimento industrial no Brasil foi iniciado de forma tímida e quiçá tardia, a partir do século XIX[3], caracterizado pelo início de infraestrutura e investimento no setor industrial do país (Novais; 2000; Cardoso, 2004). A industrialização no Brasil aconteceu em diferentes fases e formas, ao longo de sua história enquanto nação, distintamente em cada região do vasto território brasileiro, aspectos que modificam até os dias atuais.

O território nacional é extenso, por isso, nos interessa nessa pesquisa delinear aspectos característicos do processo industrial da Bahia e Pernambuco, com atenção a Salvador e Recife, por constituírem berços e locais de instalação da sede e filial da empresa *Fratelli Vita*, respectivamente, a partir do início do século XX, período favorável para o desenvolvimento dessa marca.

Na Bahia, um dos principais aspectos propulsores para a industrialização em maior escala foi por meio de investimentos nos meios de transporte, principalmente a partir de 1845, com incentivos para a concessão de empresas para a instalação de linhas de transporte em Salvador. Em 1860, a capital baiana já contava com linha férrea. As concessões favoreciam empresas estrangeiras, em especial a Inglaterra (De Souza; De Souza; Spinola, 2019, p. 349-350).

A linha férrea na Bahia, tinha como seu ponto zero (ponto inicial) a estação de trem localizada no bairro da Calçada, como é possível perceber na parte inferior da representação da Figura 1. Os trechos da estrada de ferro foram sendo ampliadas, integrando o bairro da Calçada, passando pelos bairros do Subúrbio de Salvador, chegando até o município de Propriá, no limite entre Sergipe e Alagoas. Passando por importantes cidades da Bahia, como Alagoinhas, Santo Amaro da Purificação, Cachoeira, São Félix, Brumado e Juazeiro. Contribui significativamente para integração

3 É importante salientar que a Rainha D. Maria proibiu instalações fabris em território brasileiro, através do Alvará de 1785, alegando que por ser uma colônia de exploração de matéria prima, principalmente no setor agrícola e de minério, a instalação das fábricas geraria um desfalque de mão de obra nos outros setores. Em 1808, com a vinda da Família Real ao Brasil, o Príncipe regente D. João VI revoga o Alvará de 1785, porém o país ainda não possuía estrutura suficiente para construção de fábricas de grande porte.

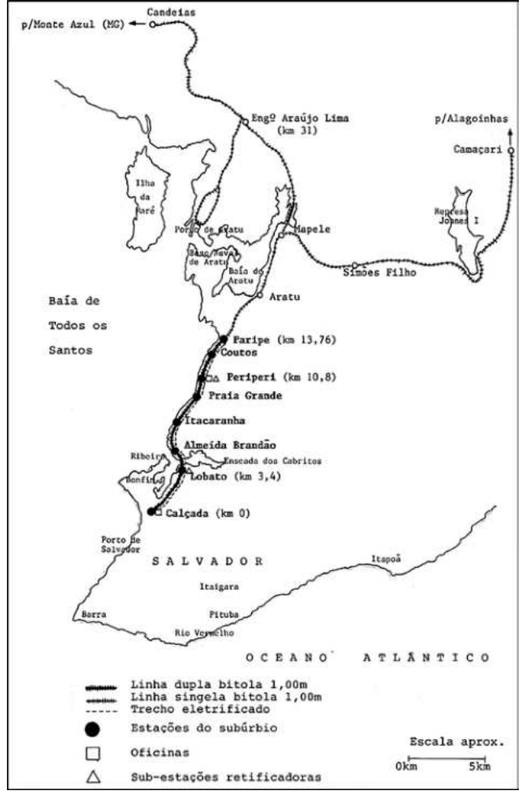


Figura 1 - Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro no Século XIX. Fonte: CENTRO-OESTE, S/d. Apud. Castro, 2021, p. 37.

regional e escoamento de produtos do Recôncavo Baiano, além do transporte de passageiros[4] (Castro, 2021, p. 34).

O investimento em transportes, principalmente em linhas férreas, permitia maior escoamento e distribuição de mercadorias. Além de propiciar maior fluxo de pessoas nas regiões à margem e circundantes às estações de trem. Com isso, o bairro da Calçada, como referenciado anteriormente, tem sua paisagem e realidade social modificada, com a instalação de fábricas, galpões, comércios populares, entre outros. As fábricas foram sendo instaladas na cidade de Salvador, com grande ênfase para a indústria têxtil, o que contribuiu para a elevação da Bahia para o *status* de primeiro centro têxtil do país e, entre os anos de 1890-1901, a 3º maior potência nacional no setor. O que não significava a inexistência de outros setores industriais, como o alimentício, de cigarro, vidreiro, mas foi o ramo têxtil que obteve maior destaque, também devido à produção de algodão no Nordeste brasileiro, atraindo ainda mais o investimento para a capital (Ribeiro, 1981, p. 236).

Uma das regiões que houve investimento fabril em Salvador, foi a Península de Itapagipe, área conhecida popularmente como Cidade Baixa — local onde foi instalada as primeiras fábricas da *Fratelli Vita*, no século XX, até sua definitiva sede no bairro da Calçada, que também pertence à Cidade Baixa —, que possuiu relevante papel como região industrial em Salvador, entre o século XIX e XX, por sua localização estratégica, para escoamento das produções, contribuindo para o desenvolvimento fabril do local. Os aspectos que destacavam a estratégica localização são: terreno plano; águas

4 Infelizmente, com o passar do tempo houve o fracasso do sistema ferroviário brasileiro, tornando as estações-polos obsoletas. Após o auge, a maioria deu lugar às operações de carga e descarga de mercadorias. Com isso, paulatinamente o percurso foi sendo encurtado até se tornar via férrea completamente urbana, restando a linha de ligação entre os bairros da Calçada e Paripe (Castro, 2021, p. 37), um trajeto de 13,5 quilômetros, composto por dez estações, até 15 de fevereiro de 2021, data do encerramento definitivo do sistema ferroviário, para dar lugar ao sistema de monotrilho, chamado de VLT, que até hoje está em prenuncia de construção.

marítimas calmas e proximidade geográfica à Linha Férrea (a Estação do bairro da Calçada), ao Porto Marítimo, ao bairro do Comércio e ao Centro da cidade, o que facilitava no escoamento e distribuição das mercadorias produzidas (De Souza; De Souza; Spinola, 2019, p. 349-350).

Assim como na Bahia, Pernambuco teve o início de sua industrialização na faixa litorânea, na Região Metropolitana do Recife, com destaque para as fábricas também de tecido, onde seu maior índice de criação foi no fim do século XIX e início do século XX (Gunn; Correia, 2005, p. 20). Assim como em Salvador, a Região Metropolitana do Recife também iniciou seu processo de industrialização pelo transporte ferroviário, inaugurada em 1858 e, embora também possuísse a instauração de outros setores fabris, industrialmente se destacou no ramo têxtil. Gerando novos mercados de produção, consumo e profissional, estimulando o investimento em distintos ramos industriais de empresas nacionais e estrangeiras, bem como a diversificação das manufaturas produzidas.

Salvador e Recife capitais industriais para a economia nordestina, tendo relevante destaque também nacional. O lucro gerado pela abertura das industrias nessas cidades, estimularam investidores a fundarem empresas diversas nessas localidades. A instalação da *Fratelli Vita* acontece no momento em que a industrialização dava importantes passos e se firmando, principalmente, na confecção de algodão, possibilitando que durante as primeiras décadas de atuação, o público consumisse seus produtos sem grande concorrência direta de outras indústrias de refrigerantes e gasosas. O que possibilitou o "reinado" das produções da *Fratelli Vita,* e estímulo para seus investimentos expansionistas, resultando em quase um século de originalidade e excelência, legando-nos valiosos vestígios industriais de uma época de ouro, ou melhor dizendo, uma época de cristais.

Da fábrica à preservação do patrimônio industrial

O interesse pela pesquisa e defesa do patrimônio industrial surgiu a partir da segunda metade do século XX, na Inglaterra, devido as alterações urbanas que afloraram nesse período, destruindo muitas edificações para a construção de novos empreendimentos. Desse modo, criou-se uma série de iniciativas para inventariar e estudar a arquitetura industrial, como forma de preservar informações e evitar o apagamento completo dessa tipologia de patrimônio.

Inicialmente, as pesquisas relacionadas à temática foram conduzidas pelo professor universitário Donald Dudley, posteriormente a uma publicação em 1955, na revista *The Amateur Historian* por Michael Rix, ressaltando a importância da preservação dos remanescentes industriais, o que trouxe cada vez mais destaque ao tema (Álvarez-Areces, 2008; Oliveira, 2015). Nesse contexto, em 1959 foi realizado o primeiro evento científico com foco na temática (Funari; Tobias, 2017).

Devido a visibilidade que aos poucos a temática foi ganhando, em 2003, a mesma foi incorporada à carta patrimonial de Nizhny Tagil, onde o patrimônio industrial foi conceituado como:

> Os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de redefinição, 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 (Tagil, 2003, p.3).

Desse modo, podemos salientar que embora o patrimônio industrial seja caracterizado pela cultura material, a memória e relações sociais do contexto industrial se mostram como igualmente importantes no momento de caracterizar um bem como uma representação identitária local, um marco geracional e um bem cultural.

Para o autor Álvarez-Areces, "o patrimônio industrial é um vestígio, um objeto da memória coletiva" (2008, p. 6). Esse ponto é retomado posteriormente pelos Princípios de Dublin, em 2011, ao conceituar o patrimônio industrial como:

> O patrimônio industrial abrange os sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinaria, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais - sejam antigos ou modernos - dependem de fontes naturais de matéria-prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados. Esse patrimônio contempla tanto os bens materiais - imóveis e móveis - quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural que moldou a vida de comunidades e provocou grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral (Dublin, 2011, p. 2).

A preservação de um patrimônio é feita através de sua conservação, pesquisa e disseminação, o que implica na ideia de sua continuidade e permanência, desse modo, a preservação de um patrimônio industrial se dá tanto na esfera de sua preservação física, através de remanescentes relacionados, quanto na preservação de sua história e legado. Os princípios de Dublin (2011), orientam que para além das pesquisas e registros imagéticos e documentais, também se articule a apresentação e comunicação desse patrimônio, pois a conscientização e compreensão pública e empresarial também fazem parte da conservação do patrimônio.

Levando em consideração que embora a atenção em torno da preservação do patrimônio industrial vem gradativamente ganhado espaço, ainda é um tópico recente e que carece de maior atenção, pesquisa e investimento, a divulgação desse patrimônio de modo mais amplo, seja em meio acadêmico ou não acadêmico, também possui caráter recente. Partindo dessa premissa, Beatriz Kühl em seu artigo *Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação* (2010), ressalta a necessidade de se fazer escolhas conscientes, pois, embora seja inviável se conservar tudo, os testemunhos são únicos e irrepetíveis.

Portanto, deve-se inserir nas ações de preservação do patrimônio edificado, a inclusão de sua contextualização como parte da salvaguarda histórica, contribuindo para a conservação não apenas de sua estrutura física, mas da proteção de seu legado e continuidade da memória histórica e identitária de seu entorno. Abordando esse mesmo ponto, Roberta Edelweiss (2016), em seu artigo *Cidade contemporânea, memória e preservação patrimonial: uma interpretação a partir das preexistências culturais*, entende que a evolução urbana acontece através da preservação do patrimônio

material, assim como a imaterialidade ao qual se está relacionada, englobando a memória coletiva e suas vozes na comunidade.

Quando trazemos esse contexto imaterial, memorial e afetivo para a fábrica *Fratelli Vita*, é notória a relevância cultural e herança patrimonial deixada em ambas as cidades, Salvador e Recife. Para além das gasosas e cristais, a *Fratelli* esteve presente no dia a dia das pessoas, e atualmente permeiam o campo de saudosas lembranças citadas pelos que viveram sua época.

A trajetória da fábrica se entrelaça com a história das duas cidades, o momento de industrialização, urbanização, inserção no mercado e marketing efetivo e afetivo, fizeram com que seu legado industrial fosse valorizado e lembrado, para além de sua tecnologia, arquitetura e produção, estando presente na sociedade como patrimônio industrial, marco memorial e afetivo da sociedade soteropolitana, recifense, e de tantas outras cidades as quais a *Fratelli Vita* espalhou seu legado.

***Fratelli Vita*: Da Irmandade À Sociedade**

"Não se illudam!! nada de imitações
Gazosas?... Só de *Fratelli Vita*
As UNICAS aconselhadas pelos MEDICOS"
(Jornal do Recife, 15 de janeiro de 1927, p. 7).

Impossível contextualizar a história da empresa *Fratelli Vita* sem mencionar a Família Vita, mais especificamente os irmãos Vita, que atuaram não apenas como sócios de uma fábrica de gasosas, e posteriormente garrafas de vidro e cristais, mas também como referência de marketing de vendas, transformando uma empresa familiar em um negócio de referência.

Nascidos no sul da Itália, na cidade de Trecchina, de uma família de oito irmãos, Giuseppe e Francesco Vita, saíram de seu país em busca de oportunidades de trabalho (Arruda, 2014 p. 10, 30; Cappelli, 2010, p. 136). Giuseppe Vita foi para Buenos Aires, depois mudou-se para o Brasil, instalando-se primeiramente na cidade de Santa Luzia de Alagoinha, na Bahia, onde trabalhou como vendedor de artesanato de cobre ambulante, pela ferrovia de percurso Bahia - São Francisco. Entretanto, Giuseppe precisou retornar à Itália para prestar serviço militar, e posteriormente, ao retornar ao Brasil trouxe consigo o irmão Francesco.

Os irmãos chegaram em Salvador em 1889, onde trabalharam como carregadores, garçons, office-boys, com extração de dente e na venda de aparelhos de iluminação, criados por eles mesmos, onde passaram a vendê-los nas cidades do interior do estado, junto com alguns remédios homeopáticos e produtos como chapéus, tecidos e sapatos. Tiveram experiências profissionais bastante diversificadas, ganhando experiência no ramo dos negócios e do empresariado (Albuquerque, 2017, p. 107-108; Benedini, 2013, p.15).

A produção de bebidas alcoólicas e não alcoólicas teve início em 1892, 3 anos após a instalação dos irmãos em Salvador, já com o nome de *Fratelli Vita*, podendo ser traduzido para *Irmãos Vita*. Em 1900, a fábrica foi fundada, inicialmente localizada na Rua Calçada do Bonfim, nº94, na Península de Itapagipe. Dois anos depois, mudou para a Rua Calçada, nº120, no bairro de Roma, e posteriormente, por fim, seguiu para a Rua Barão de Cotegipe, no bairro da Calçada, como apresentado na Figura 2, essas áreas eram localidades situadas na região da Cidade Baixa, em Salvador, Bahia. Em 25 de julho de 1923, o logotipo da *Fratelli Vita* foi registrado na Junta Comercial de Salvador - JUCEB (Camargo, 2011, p. 169, Arruda, 2014 p. 14, 60, De Souza, De Souza, Spinola, 2019, p. 351).

Figura 2 - A Fábrica de Salvador em detalhe de anúncio na revista "O Malho", ano XIII, n. 621, p. 42. Rio de Janeiro, 8 ago. 1914. Fonte: Acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Arruda, 2014..

Apesar da fábrica ser voltada para a produção de bebidas, suas atividades eram diversificadas. Em 1911, foi inaugurada uma sorveteria, iniciando a produção e venda de gelo, e instalado um cinema ao ar livre, com capacidade de 500 pessoas, na parte anterior da fábrica. Porém, o cinema precisou ser fechado em 1919, devido a facilidade com que ocorriam incêndios, devido aos rolos de filme de celulose com o carvão, aplicado na geração de energia, e a quantidade de pessoas que burlavam as regras do estabelecimento, para assistir os filmes de maneira gratuita (Arruda, 2014, p. 16; Camargo, 2011, p. 174).

Com o início da concorrência na Bahia e do lucro de suas produções, os irmãos decidem que é o momento de investir na abertura de uma filial. Desse modo, em 1913, Francesco Vita chega no Recife e abre a filial da fábrica *Fratelli Vita*, inicialmente no bairro da Boa Vista, em um sobrado de 560m² na Rua da Imperatriz, onde o espaço do térreo foi destinado para a atividade fabril e o primeiro andar para moradia do empresário e de sua família. A partir disso, a administração da fábrica sede, em Salvador, ficou a cargo de Giuseppe Vita e seu sobrinho Alfredo Vita, filho de Francesco, e a administração da filial, em Recife, ficou com Francesco e Francisco Sobrinho (Arruda, 2014, p.17-18; Albuquerque, 2017, p. 108).

Como afirmado anteriormente, os irmãos Vita procuravam sempre inovar seus negócios, criatividade era a ordem dessa família, e na filial em Recife não foi diferente. Em 1914, quando a fábrica ainda se encontrava no sobrado, na Rua da Imperatriz, houve a adesão de uma máquina de autoatendimento para servir licores, conhaques

e vermute[5]. O objetivo de alavancar as vendas foi cumprido, porém embora fosse um autoatendimento, com o tempo foi necessário a presença de um segurança, para evitar fraudes no pagamento, impedindo que as moedas fossem retiradas após o depósito na máquina, por meio de uma linha amarrada a um furo na moeda (Arruda, 2014, p. 19).

A capital pernambucana se agradou dos produtos, tanto quanto a população soteropolitana, resultando em um sucesso para a marca, que a fez transferir seu endereço para a Rua da Soledade, nº 1132, no bairro da Soledade, onde permaneceu até sua desativação e posterior demolição. O antigo maquinário não foi reaproveitado, sendo importado novos equipamentos da Europa, a linha telefônica permaneceu a mesma, as linhas de produções alcoólicas cessaram, e assim como no endereço anterior, o proprietário Vita instalou sua residência no primeiro andar. A mudança de endereço, para o bairro da Soledade, influenciou e acelerou o processo de infraestrutura urbanística local, como por exemplo, a ampliação da rua e implantação de calçamento (Arruda, 2014, p. 21-22; Albuquerque, 2017, p. 108-109). As fábricas, além de fabricarem e comercializarem seus negócios de forma diversificada e expansionista, contribuiu também para o desenvolvimento urbano e populacionais do entorno de suas localidades.

A fábrica recifense, apresentado na Figura 3, (Arruda, 2014, p. 25-26) passou a chamar ainda mais a atenção da população após reforma ocorrida em 1927, onde foi inserido um relógio que marcava as horas, meias-horas e quartos de hora, adquirido em 1925, por Francesco Vita, em uma de suas visitas à Itália. Porém, o barulho e frequência das badaladas não foram bem aceitas pela vizinhança, gerando a necessidade de ajustar o relógio para sinalizar apenas as horas. Além do relógio, a fábrica também ganhou uma torre, com 4 garrafas de 2m, obedecendo a estética das produzidas pela fábrica, situadas em cada extremidade da torre — o marketing já iniciava na própria arquitetura. A fábrica, sede e sua filial, possuía em sua fachada a frase *La Salute e L'Igiene*, traduzido do italiano para "A Saúde e a Higiene", com o intuito de servir como lembrete e incentivo aos funcionários a manter as práticas de higiene, além da propaganda chave da qualidade e limpeza de todo o processo na fabricação dos produtos.

A popularidade da empresa refletiu no aumento de suas vendas e consequentemente na contratação de funcionários. No início, a fábrica recifense localizada no bairro da Soledade, possuía 50 funcionários e sua produção mensal era de 100.000 refrigerantes, em comparação a 40.000 de outras bebidas. Posteriormente, em 1967, a fábrica pernambucana já possuía 200 funcionários, com um espaço de 10 hectares e 5.000m² de área construída. A fábrica de Salvador continha 500 funcionários e produzia cerca de 150.000.000 garrafas ao ano (Arruda, 2014, p. 22, 62).

Francesco Vita, aproveitando o início do transporte do bonde elétrico, em 1914, e toda a novidade e curiosidade que despertava na população, colocou cartazes da *Fratelli Vita* no interior desses veículos. Outra estratégia utilizada em Recife, foi a pintura de anúncios nas margens do rio Capibaribe, estrategicamente nos ângulos fotografados para cartões postais. Outra tática interessante foi a pintura de anúncios posicionados estrategicamente nos pontos turísticos fotografados para cartões postais, como o Elevador Lacerda, em Salvador, e Rua da Aurora, em Recife (Arruda, 2014, p. 30-32).

Desde 1920, a empresa além de fazer doações para instituições sociais, também recebia visitação de escolas na fábrica, doava refrigerantes para festas religiosas, premiava com medalhas e troféus competições esportivas, o que além de tornar o

5 Variação de vinho

refrigerante um produto querido e popular, tornou-se um marketing social da empresa bastante eficiente. Embora seu marketing tenha sido bastante marcante, em 1927 a divulgação de um anúncio com conteúdo racista foi denunciado e teve sua circulação proibida (Arruda, 2014, p. 30, 57, 59).

Em 1940, um erro ortográfico em seu anúncio gerou polêmica, o cartaz retrata uma barraca no deserto escrito "dê-me *resfrescos Fratelli Vita*", com o vendedor e o cliente se arrastando na areia. O erro de ortografia chamou atenção e ganhou destaque no jornal, pelo cronista Mário Melo, mas ao invés de corrigirem, preferiram continuar e divulgar o cartaz para que chamasse ainda mais atenção para a empresa, provendo assim uma inusitada ação de marketing (Arruda, 2014, p. 58).

Com o surgimento da telefonia e sua disseminação — embora não necessariamente signifique maior acessibilidade, considerando que era uma tecnologia restrita a poucos —, a empresa também aplicou anúncios mais incisivos, tanto nas notas de indicadores telefônicos, quanto em jornais, alegando os benefícios do consumo dos produtos da *Fratelli Vita.*

Anúncios em revistas e participação em exposições também eram bastante comuns. A *Fratelli Vita* patrocinava o cinema local, em troca, a empresa tinha aparições sutis nos audiovisuais produzidos, como por exemplo, frase no balcão do cenário. A partir de 1924, os anúncios nas rádios, em especial na rádio pernambucana Rádio Clube, também fez parte das ações de comunicação da *Fratelli*, que além de frases, passou a utilizar diálogos e *jingles* como parte dos anúncios (Arruda, 2014, p. 33, 35 e 43).

A empresa também estava presente em momentos marcantes e históricos, como ao receber, no dia 8 de junho de 1927, o comandante e copiloto, João Ribeiro de Barros e João Negrão, do voo da primeira travessia aérea sem escalas do Atlântico Sul, realizado no dia 6 de junho de 1927, no hidroavião Jagu. Durante a visita eles conheceram os

Figura 3 - O prédio recém-reformado da fábrica na Soledade, com Francesco Vita no medalhão, em matéria no jornal "A Província", ano LVI, n. 299, p. 10. Recife, 25 dez. 1927. Fonte: Acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Arruda, 2014...

equipamentos da fábrica, provaram do Guaraná *Fratelli Vita* e receberam um cheque arrecadado dos funcionários da fábrica, no valor de 1:630$500 (um conto, seiscentos e trinta mil e quinhentos réis), como forma de homenagem (Arruda, 2014, p. 37).

Em 22 de maio de 1930, houve o pouso do Zeppelin na cidade do Recife, que fazia seu primeiro voo na América do Sul, com destino ao Rio de Janeiro e depois Nova York. O que para a *Fratelli Vita* significava mais uma oportunidade publicitária. A empresa presenteou os 45 tripulantes e 20 passageiros com refrigerantes e água tônica. Além da distribuição de panfletos, durante o pouso, que continha a imagem do comandante do Zeppelin, Hugo Ekner, dando-lhes as boas-vindas ao Estado, em nome da empresa. Para sua próxima parada no Rio de Janeiro, além do abastecimento de combustível e alimentos, houve uma encomenda de 2.000 kg do Gelo Polar (Arruda, 2014, p. 40).
Em 1942, período da Segunda Guerra Mundial, não só a *Fratelli Vita* como outras empresas de descendência italiana sofreu com ataques vandalistas, devido à participação da Itália no Eixo, o que não significava que os empresários das empresas atacadas também compactuassem com tal situação (Benedini, 2013, p. 16). Devido a Guerra e ao posicionamento que o Brasil havia tomado, o país sofreu ataques dos países do Eixo, incluindo o naufrágio de navios fornecedores de produtos utilizados na produção de várias mercadorias, incluindo as bebidas da *Fratelli Vita*.

Além dos malefícios da guerra às produções nacionais, que dependiam da exportação de manufaturas, outros aspectos comerciais influíram significativamente no mercado nacional, com a maior concorrência com produtos estrangeiros. A chegada da *Coca-Cola* ao Brasil, se instalando primeiramente no Recife em 1941, na fábrica que hoje pertence a Santa Clara, enquanto a fábrica sede no Rio de Janeiro era construída, contribuiu além da concorrência, para a própria “confusão” por parte dos consumidores. Inicialmente os consumidores confundiram a *Coca-Cola* com um lançamento da *Fratelli Vita*, o equívoco não abalou as vendas da empresa nacional, porém, os fizeram investir mais pesadamente em marketing e patrocinar cada vez mais eventos populares. Como por exemplo, em 29 de janeiro de 1951, quando a *Fratelli Vita* levou o frevo recifense para Salvador, apresentando o Clube Carnavalesco Misto Vassourinhas e reunindo cerca de 100.000 pessoas. A *Fratelli Vita* também patrocinou agremiações carnavalescas, desfilando em carros e fazendo promoções, patrocinou o Trio Elétrico Dodô e Osmar, entre 1952 e 1957, na Bahia (Souza, 2006, p. 17; De Lacerda, 2013, p. 97; Moura, 2014, p. 106).

O autor Gustavo Arruda (2014, p. 65-66), pontuou seis fatores que colaboraram para a adesão lenta dos nordestinos a *Coca-cola*, sendo eles: ser um produto desconhecido, pois a *Fratelli Vita* estava a mais tempo no mercado; o sabor incomum, onde tanto o gosto quanto excesso de gás e coloração provocou estranheza no público; a necessidade de refrigeração; a composição duvidosa, pois o mistério envolto em sua fórmula gerava questionamentos se o produto poderia ou não fazer bem a saúde; o patriotismo brasileiro, pois se tratava de um produto internacional e; o fato de possuir apenas uma opção de sabor no mercado brasileiro, não investindo em variedade. E a preferência pelo público pela *Fratelli Vita* se dava devido: ao tradicionalismo, pois era um produto antigo no mercado; o sabor suave, doce e com menos gás; a temperatura não influenciar no consumo; a composição ser divulgada abertamente; ser um produto nacional e; possuir uma variedade de sabores.

Foi durante a década de 1960, que a *Fratelli Vita* começou a publicar comerciais na televisão. Os comerciais eram trocados a cada dois ou três meses. Além de exibir comerciais na TV Jornal e TV-Rádio Clube, a *Fratelli Vita* possuía um programa na TV-Rádio Clube, que ia ao ar aos domingos, de 1960 a 1965, das 17h às 18h, chamado *Cirquinho Fratelli Vita*, onde eram televisionadas atrações circenses, além de duas garrafas grandes da marca que faziam parte do cenário, eram distribuídos refrigerantes da empresa para as crianças da plateia. Também patrocinou eventos como Miss Bahia, em 1954, a Olimpíada Baiana de Primavera, nos anos de 1957 e 1958, a Travessia Mar Grande-Salvador, nos anos de 1958 e 1965, a apresentação de patinação no gelo *Holiday on Ice*, em 1960 (Arruda, 2014, p. 63; Bahia, 2017, p. 28).

De nada adiantaria massivo investimento em marketing e divulgação se o produto alvo não tivesse qualidade. Sendo fatores determinantes que contribuíram para o sucesso da marca: o sabor diferenciado, as opções variadas e a própria estética no recipiente. Tudo era pensado, desde a embalagem ao conteúdo, além claro da propaganda, popularmente conhecida como a “marca do negócio”.

Da fabricação à venda: bebidas, gasosas, entre outros

A fabricação de bebidas, inicialmente era focada na produção de água tônica[6] e bebidas alcoólicas como *gengibirras*[7], vinhos, conhaques e licores, que adquiriu prêmios em feiras de exposição, entre 1905 e 1910. Apesar do reconhecimento, o mercado consumidor passava por um momento desfavorável para a inserção de bebidas alcoólicas, devido a influência religiosa que restringia o consumo desse tipo de bebida. Desse modo, a partir de 1907, o investimento na produção de bebidas não alcoólicas passou a ser cada vez maior, destacando a fabricação de gasosas, nos sabores de uva, maçã, cereja, ameixa, limão, pera e morango, lançando em 1910, o sabor guaraná. O novo sabor continha a estampa de uma representação de um indígena em seu rótulo, para relacionar a fruta à cultura indígena, além da relação à ideia nacionalista (Arruda, 2014, p. 14-15; Albuquerque, 2017, p. 108).

Embora a produção de bebidas alcoólicas tivesse cessado, a produção de novas bebidas não alcoólicas, já existentes antes da abertura da filial, que serviriam como acompanhamento para mistura com bebidas alcoólicas, continuou. Sendo elas a *Victoria Soda*, água mineral com sais de origem francesa; a *tonic water*, água tônica para acompanhar gim e campari; a *alpina*, água tônica para acompanhar whisky ou vermute, produzida desde 1914; a *siphões*, também utilizada para acompanhar whisky; a *ginger ale soda water*, água gaseificada, acompanhamento de bebida alcoólica.

Houve produção de bebidas para serem ingeridas sem precisar ser misturada, como o caso da chamada laranjada especial, que utilizava laranjas Bahia e do suco de cerejas *pasco*, importada dos Estados Unidos, o suco de uva *Sucuva*, em 1912, o guaraná *Guaranina*, em 1928, limonada de limão siciliano *Citrus*, em 1925, e o Guaraná *Seco*, em 1929. Em 1921, foi lançada uma cerveja sem álcool chamada de *Cervejinha*, e em 1928, foi lançada a outra cerveja sem álcool *Malt-Vita*. Registraram a marca Kola-Koca, em 1927, e a Vita-cola, em 1963. Embora toda a variedade citada, os sabores que faziam sucesso, principalmente em Pernambuco, foram os sabores de maçã, limão e pêssego (Albuquerque, 2017, p. 109; Arruda, 2014, p. 22).

Em 1950, com a instalação da *The Orange Crush Company* na Bahia, com o refrigerante sabor laranja, estimulou a *Fratelli Vita* a criar uma bebida no mesmo sabor, dando o nome de *Sukita*, como junção de suco de laranja e Vita, para disputar com a concorrência (Arruda, 2014, p. 75). Buscando a inovação, em 1958, foi lançado o refrigerante *diet*, chamado *Dita*, da junção de *diet* e Vita, porém a bebida não pode seguir no mercado devido a acusação de que o adoçante utilizado seria cancerígeno. Posteriormente, com o avanço dos estudos, foi comprovado que o adoçante não teria

6 Sendo a primeira do Brasil a introduzir a quinina, um produto extraído da planta quina, importada da Inglaterra (Arruda, 2014, p. 14).
7 Cerveja com fermentação do gengibre.

esse efeito colateral, e passou a ser adotado por outras empresas (Arruda, 2014, p. 51).

Embora seus produtos fossem um sucesso, no ano de 1969, o Guaraná *Fratelli Vita* era o segundo mais vendido em Salvador, perdendo para a *Coca-Cola,* por uma diferença de 200.000 vendas (Arruda, 2014, p. 62). Porém, nem todos seus lançamentos se popularizaram, como em 1972, durante a II Exposição do Progresso Industrial do Nordeste, houve o lançamento da *Dicafé Vita*, um refrigerante à base de café, que devido ao costume de se ingerir café quente, a bebida inicialmente vendida no Recife, não atingiu a estimativa de venda esperada (Arruda, 2014, p. 69).

Para além da qualidade de seus produtos, o marketing e divulgação da *Fratelli Vita,* fizeram com que sua produção se tornasse popular e presente na vida e memória das pessoas. Além da realização de fabricações próprias de alguns materiais ao invés da terceirização, evitando a dependência de fornecedores, o que acarretou também na venda desses produtos para outras empresas.

Ambas as fábricas, sede e filial, contavam com uma serralharia, para a montagem e pintura dos engradados utilizados na fábrica e gráfica, responsáveis pela impressão dos rótulos dos refrigerantes, notas fiscais e itens de marketing: como pôster, cartaz, panfleto, etc. Visando a ampliação da divulgação de seus produtos, a gráfica também imprimia capas de revista, filipetas e prospectos de cinema de forma gratuita, inserindo na impressão frases como: “Beba Guaraná *Fratelli Vita*” (Arruda, 2014, p. 23-24), tais anúncios poderiam vir associados à imagens com apelo afetivo ao público (Cavalcante, 2014, p. 87).

Em 1925, a empresa passou a desenvolver tampinhas metálicas para abastecer suas fábricas, utilizando 3.000.000 unidades para uso interno e vendendo 15.000 para outras empresas. Eram produzidas com folhas de flandres, adquiridas nas sobras das embalagens de uma fábrica de doces, na cidade de Pesqueira-PE, porém com o tempo a confecção de tampinhas da *Fratelli* foi encerrada. Posteriormente, em 1929, foi criada a fábrica de gelo, chamada de Gelo Polar, que vendia seu produto para outras fábricas e também de porta em porta para o público geral, onde o gelo ficava envolto do pó de serra para sua conservação. O marketing utilizado para Gelo Polar colocava o produto como “O mais higiênico, cristalino, resistente e puro, produzido com água filtrada” (Arruda, 2014, p. 23).

Na segunda metade da década de 1940, Miguel Vita, filho de Francesco Vita, através do financiamento do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários - IAPI, conseguiu que fossem feitas casas de dois a três quartos para funcionários *da Fratelli Vita*, no bairro do Cordeiro, nas ruas D. José Pereira Alves e Áureo Xavier, em Recife. Os funcionários também tinham acesso à assistência de saúde e para a família, seguro de vida, direitos trabalhistas e lazer através do “Centro Sportivo *Fratelli Vita*” (Arruda, 2014, p. 48).

Com o falecimento dos irmãos e fundadores Vita, a empresa nunca mais seria a mesma — Francesco Vita faleceu em 13 de novembro de 1944, e Giuseppe Vita em 7 de julho de 1953 —, mesmo tendo resistido e até expandido durante algumas décadas antes do encerramento total.

Em 1 de agosto de 1964, Romano Farsoun foi contratado como gerente de vendas da *Fratelli Vita*, sendo um de seus primeiros feitos, trocar todo o maquinário, que em sua opinião não suportaria a demanda, e lançou os sabores de maçã e pera. Implantou depósitos nas áreas do agreste de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, onde em 1967, já possuía depósitos nas cidades de Caruaru, João Pessoa, Campina Grande e Natal, também distribuidoras em Garanhuns, Vitória de Santo Antão Limoeiro, Pesqueira, entre outros. Em 1965, a empresa lançou brindes: como abridores de garrafa, chaveiros, bandejas, etc. e prêmios como rádios de pilha, faqueiros, bicicletas e geladeiras. As informações dos brindes ficavam na parte interna da tampa. Com o sucesso da promoção na capital pernambucana, a promoção também foi implantada na matriz em Salvador, em 1966, com prêmios de 11 automóveis, bicicletas, bonecas, bolas e viagens, para fazer frente a concorrente *Coca-Cola*, que também estava sorteando automóveis (Arruda, 2014, p. 55-56 e 62).

Um fator crucial para a expansão e crescimento das produções e vendas da *Fratelli Vita*, era a autonomia na fabricação de seus próprios recipientes, o que também fazia se destacar no mercado, por suas embalagens diferenciadas das demais concorrentes. A fabricação própria, ocorreu por resultado da dificuldade de importação do vidro durante o período da I Guerra Mundial (1914-1918), vindas da Europa. A solução encontrada para permanecer com a originalidade e rapidez nas entregas foi a criação de um forno para fabricação de suas próprias embalagens. A sede de Salvador passou a criar suas embalagens de vidro, que abasteciam a filial e eram finalizadas localmente (Arruda, 2014, p. 20; Camargo, 2011, p. 181). Esse fator, além de propiciar maior autonomia na fabricação das embalagens e no aprimoramento de sua estética, foi o estímulo motriz para o início da confecção de peças consideradas e vendidas como de luxo, os icônicos e inigualáveis cristais *Fratelli Vita.*

Do vidro ao esplendor da obra de arte: cristais Fratelli Vita

Com a consolidação das bebidas na indústria alimentícia, principalmente as gasosas, produzidas pelas fabricas da *Fratelli Vita*, além da fabricação própria dos recipientes em vidro, novos voos foram alçados e desafiados por seus proprietários — presidido por Giuseppe Vita. A arte de agradar ao paladar não foi suficiente, outros sentidos precisavam ser estimulados, mas qual nova arte seria desafiada, além da alimentar? A *Fratelli Vita* parecia ter o dom de transformar em ouro tudo que se propunha a produzir, se não bastasse a relevância pela qualidade e inovação das bebidas, diferenciavam-se das demais concorrentes nas embalagens. A diversificação das embalagens da empresa no mercado passou a ser de fabricação autoral, aguçando ainda mais a originalidade e a atenção com os detalhes.

Resultante da experiência, originalidade e detalhes na fabricação dos vidros, Giuseppe Vita estimulava-se à expertise para a arte de produzir cristais, que também se destacam, dessa vez no mercado de arte nacional e internacional, “[...] a produção dos melhores cristais do mundo. Para ele [Giuseppe], não havia meio termo. O que fazia teria que ser obrigatoriamente o melhor” (O Esplendor, 2000, p. 5).

A relevância e prestígio no requinte da produção de cristais era até então atribuídas quase que exclusivamente à Europa, mas na Bahia do início do século XX, com os cristais *Fratelli Vita*, a manufatura adquiriu relevante notoriedade em território brasileiro e estrangeiro.

A produção dos cristais se deu de forma totalmente artesanal na fábrica de Salvador. A inspiração para o processo artístico da criação dos cristais foi resultante da genialidade do fundador Giuseppe Vita, que pesquisou, estudou em livros estrangeiros e testou com dedicação e afinco para a construção dos equipamentos necessários, como fornos de altíssimas temperaturas, e o desenvolvimento da composição de fórmulas, bem como a formação e qualificação de profissionais fundidores e lapidadores (O Esplendor, 2000, p. 5).

A partir de 1920, Giuseppe Vita começa a fabricar as peças “de excelente sonoridade”, chegando a ganhar premiações pela qualidade dos cristais. A qualidade e a técnica na produção foram aprimoradas pelos descendentes da família Vita, apresentando “técnica impecável e estilo de lapidação próprio”, havendo “clara identidade desde a fórmula até a decoração” (Museu, 2000, p. 6).

Variadas foram as peças fabricadas pela *Fratelli Vita*, adquirindo com isso, reconhecimento e validação internacional enquanto peças de luxo, chegando a serem enaltecidos e comparados aos cristais franceses *Baccarat*. Os cristais da *Fratelli Vita* foram produzidos em diversidades de utensílios de mesa, *toilette* e decoração, peças como copos, taças, garrafas, licoreiras, compoteiras, poncheiras, bandejas, frascos, saboneteiras, pesos de papel, cinzeiros, jarros, puxadores, maçanetas, entre outros.

Na época era quase que “obrigatório” que as famílias burguesas da Bahia tivessem em seus aparelhos de jantar peças lapidadas ao sabor dos cristais *Fratelli Vita*, que possuíam aspectos estéticos e formas caracteristicamente baianos (O Esplendor, 2000, p. 3). De certo, que a manufatura da *Fratelli Vita* não era para todos os bolsos, referenciando custar valores que restringia quais eram as famílias que possuíam poder de compra para tais aquisições, estando nas mesas das residências de pequena parcela da sociedade baiana da época, economicamente privilegiadas.

Na década de 1950 foi confeccionado um catálogo que apresentava onze padrões decorativos definidos de lapidações, representando o significativo avanço no *design* gráfico e artísticos das peças, criando verdadeiras obras de arte, como é perceptível na apresentação dos padrões decorativos dos Serviços Xadrez e Diplomata da Figura 4 (MUSEU, 2000, p. 8). Os padrões são: Bandeirante; Borboleta; Girassol; Lincoln; Amazonas; Xadrez; Costalino; Diplomata; Guanabara; Rotary e Brasília, sendo este último dentre os mais raros padrões (O Esplendor, 2000, p. 16).

A qualidade não era a única referência de prestígio dos cristais *Fratelli Vita*, as ações de marketing da empresa era outro destaque que dava significativa relevância e disseminação para as produções das fabricas, atingindo variedade de camadas sociais e econômicas, das gasosas e vidros aos cristais. Criativamente personalidades de destaque estampavam as revistas e jornais bebendo as gasosas e segurando os cristais *Fratelli Vita*, a exemplo das misses Martha Rocha e Terezinha Morango. Brindes ao tilintar de taças de fino cristal, num ambiente impregnado pelo sabor do *champagne* ou da gasosa.

Apesar da qualidade e relevância alcançadas pelos cristais *Fratelli Vita*, não foi impedimento, infelizmente, para que em 1962 as produções dos cristais fossem encerradas, provavelmente por questões econômicas das empresas, devida a ampliação da industrialização e dos novos concorrentes para as bebidas, o que demandava investimento maior para a prosperidade da marca, algo que não foi concordância por parte dos acionistas (Arruda, 2014, p. 69), influindo diretamente na continuidade de investimento na manufatura dos cristais, possivelmente. Encerrava-se assim, paralelamente, “seus dias de fausto e de glória, veio o esquecimento” (O Esplendor, 2000, p. 3).

Apesar do encerramento das atividades e produções, a marca e os produtos *Fratelli Vita* continuam na memória afetiva e gustativa de muitos baianos e pernambucanos. A *Fratelli*, assim como suas produções de bebidas, vidros e cristais, este último alcançando entre as décadas de 1950 e 1960 prestígio internacional, estão “indissoluvelmente ligado[s] à história industrial da Bahia”, é inegavelmente “patrimônio da Bahia” (Museu, 2000, p. 11). Hoje, os cristais *Fratelli Vita* são artigos raros, verdadeiras joias da manufatura baiana[8], itens de desejo de colecionadores e admiradores no geral, cobiçados no mercado de arte.

O cessar das engrenagens: encerramento das atividades fabris

O encerramento das atividades se deu de modo gradual e atrelado a diversos fatores. Os avanços tecnológicos ao mesmo tempo que favoreciam o consumo do produto, abriam as portas para novas concorrência e demandava cada vez mais investimentos aos que já estavam inseridos no mercado. No caso da *Fratelli*, o fato de ser uma empresa familiar, cuja única fonte de renda era a fábrica, tornava a situação delicada e definitiva, quando se tratava de divergências quanto a investimentos ou mesmo opiniões quanto a novos rumos (Arruda, 2016, p. 69).

Após o falecimento de Francesco Vita, sua esposa passou a ser a maior acionista individual da empresa e se posicionava contra a venda da fábrica, sua morte abriu a possibilidade de venda de suas ações, maquinário da fábrica e imóveis para a Brahma, no dia 24 de outubro de 1972 (Arruda, 2014, p. 70). Porém, pouco tempo após essa transação, a prefeitura recifense decretou uma lei que proibia atividades de carácter industrial no centro da cidade, o que resultou no loteamento da edificação recifense para a venda do imóvel, e culminando na venda do imóvel em Salvador. (Arruda, 2014, p 70-72).

Embora a marca tenha sido vendida para a Brahma, o *design* e logotipo foram mantidos e alguns produtos também, como o Guaraná *Fratelli Vita* e a Gasosa de Limão *Fratelli Vita* permaneceram sendo produzidos por cerca de 10 anos. Porém, com a mudança de acionistas e consequentemente de gestão, as alterações dos sabores das bebidas não agradavam muito ao público, que reclamavam das alterações. A posterior fusão entre a Brahma e a Antártica, resultou na AMBEV, que relançou o refrigerante de laranja Sukita (Arruda, 2014, p 74-75). Mas infelizmente, com o passar do tempo, tanto as produções foram em parte descontinuadas quanto o rótulo da *Fratelli* não estampava mais os produtos.

Da produção à patrimonialização: o legado e a resistência ao esquecimento

A *Fratelli Vita* não foi somente uma indústria, suas produções, marcadas pela originalidade e qualidade, foram significativas para diversas famílias, ocupando as mesas nas refeições de muitas residências e integrando suas vidas cotidianas, através da popularização de suas bebidas nas autorais embalagens de vidro. Muitos também, eram os aparelhos de jantar de famílias burguesas que eram compostos pelos cristais *Fratelli Vita*. Os produtos da *Fratelli* ocupavam estratos sociais distintos, estando ainda hoje na memória de vários baianos e pernambucanos, resistindo nos dias atuais. Entretanto, a preservação desse legado, infelizmente, parece não ocupar na prática, o espaço que deveria nos projetos institucionais de salvaguarda e preservação do patrimônio cultural de Pernambuco e da Bahia.

Infelizmente o único remanescente do legado da *Fratelli Vita* patrimonializado oficialmente, está sob tutela do Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia – IPAC, que é a edificação principal da antiga Fábrica *Fratelli Vita*, e terrenos contíguos,

8 É característico das produções de cristais a não inserção de marcas de autoria nas próprias peças, apenas etiquetas de papel, o que dificulta a atribuição de autoria da *Fratelli Vita*, o que pode limitar a noção da dimensão da preservação dessas obras em coleções particulares ou institucionais. Por isso, fatores e particularidades técnico-decorativas são considerados pelos *expertises* na sua identificação, com apoio referencial do catálogo fabricado pela própria *Fratelli Vita*, que apresenta modelos e padrões decorativos (Museu, 2000, p. 5).

Figura 7 - Padrão decorativo dos cristais Fratelli Vita. Fonte. O esplendor do vidro: cristais Fratelli Vita, catálogo da exposição temporária, 2000.

datada do início de 1900, localizada na Rua Barão de Cotegipe, no bairro da Calçada, em Salvador, tombada em âmbito estadual em 05 de novembro de 2002, Decreto n° 8.357/2002[9]. Mas que até sua oficialização enquanto patrimônio industrial tombado, passou por largo período de esquecimento e abandono, atualmente apresentando estrutura conservada, como é visível na representação da fachada da antiga fábrica na Figura 5.

Após o fechamento e encerramento das atividades da empresa, a fábrica *Fratelli Vita* em Salvador, seu terreno e edificação, ficou período significativo sem uso, resultando em falta de manutenção e consequentemente em sua deterioração, devido ao abandono. Mesmo sendo tombado em 2002, a continuidade do processo de degradação do terreno e do prédio perdurou. Somente em 2006, com o terreno da fábrica já em ruínas, houve um projeto de intervenção de arte visual contemporânea, cuja proposta curatorial era pensar as "ruínas como um espaço em potencial para gerar e abrigar poéticas artísticas e promover reflexões conceituais sobre arte e Cidade" (Gordilho, 2009, p. 18), essa ação artística resultou na publicação de um livro intitulado *Ruínas Fratelli Vita: intervenções. Teoria e técnicas de processos artísticos* (Gordilho, 2009).
O Centro Universitário Estácio da Bahia (Estácio FIB), ainda em 2006, iniciou o processo de aquisição do terreno e do edifício principal da antiga fábrica *Fratelli Vita,* já tombado pelo IPAC. A arquitetura passou por etapas de restauração, reformas e adaptação para abrigar a nova instituição de ensino, o campus universitário no local iniciou seu funcionamento em 2007. As atividades desse campus universitário da Estácio FIB foram encerradas no segundo semestre de 2022, por diversos problemas resultantes da pandemia, o que culminou na nova etapa de desocupação da antiga fábrica *Fratelli Vita*. Atualmente não sabe-se ao certo quais serão as futuras destinações ao prédio,

9 Dados sobre o tombamento cf. Sistema de Informações do Patrimônio Cultural da Bahia - SIPAC http://patrimonio.ipac.ba.gov.br/bem/antiga-fabrica-*Fratelli*-vita/

Figura 8 - Fábrica da Fratelli Vita, em Salvador, nos dias atuais. Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

antes que o estado de degradação volte a ocupar sua estrutura e o esquecimento seja sua realidade novamente.

Embora restaurada, a edificação não foi devidamente contextualizada ao seu título de patrimônio industrial, com placa de informações em sua fachada por exemplo, tornando-se para muitos transeuntes, um monumento histórico sem seu informativo identitário para integrar seu passado ao presente, as pessoas à historicidade local e, a edificação ao contexto de seu legado fabril, pertencente ao patrimônio industrial da cidade de Salvador, com relevante destaque socioeconômico e cultural da época. Mesmo assim, a estrutura pertencente a antiga fábrica continuou e continua sendo um ponto de referência aos que conheceram e consumiram seus produtos, reacendendo lembranças e memórias dos que conheceram, e curiosidade aos que passam e desconhecem sua função e trajetória enquanto antiga fábrica *Fratelli Vita*.

A *Fratelli Vita* é considerada "um dos ícones baianos do século XX, com a produção de cristais e refrigerantes que marcaram o imaginário de várias gerações de baianos" (Cristais, 2010, p. 4). Infelizmente, com o encerramento de suas atividades e produções, a lapidação de seus cristais também foi finalizada, "quem adquiriu possui, quem não adquiriu, não pode ter mais", só comprando em restritos e pontuais leilões que esporadicamente apresentam pequeninssimos lotes dos cristais, quase sempre sendo o conjunto incompleto.

Atualmente os cristais existentes ocupam majoritariamente os restritos espaços das coleções particulares e alguns poucos antiquários. Foi preservada parcela do conjunto de cristais na coleção particular da família Vita, que resultou em pontuais exibições públicas, em exposições temporárias em instituições culturais e museológicas. Em 2000, por exemplo, ocorreu a exposição temporária "O esplendor do vidro", no Museu Carlos Costa Pinto, em Salvador e na Pinacoteca de São Paulo, e em 2010, a mostra

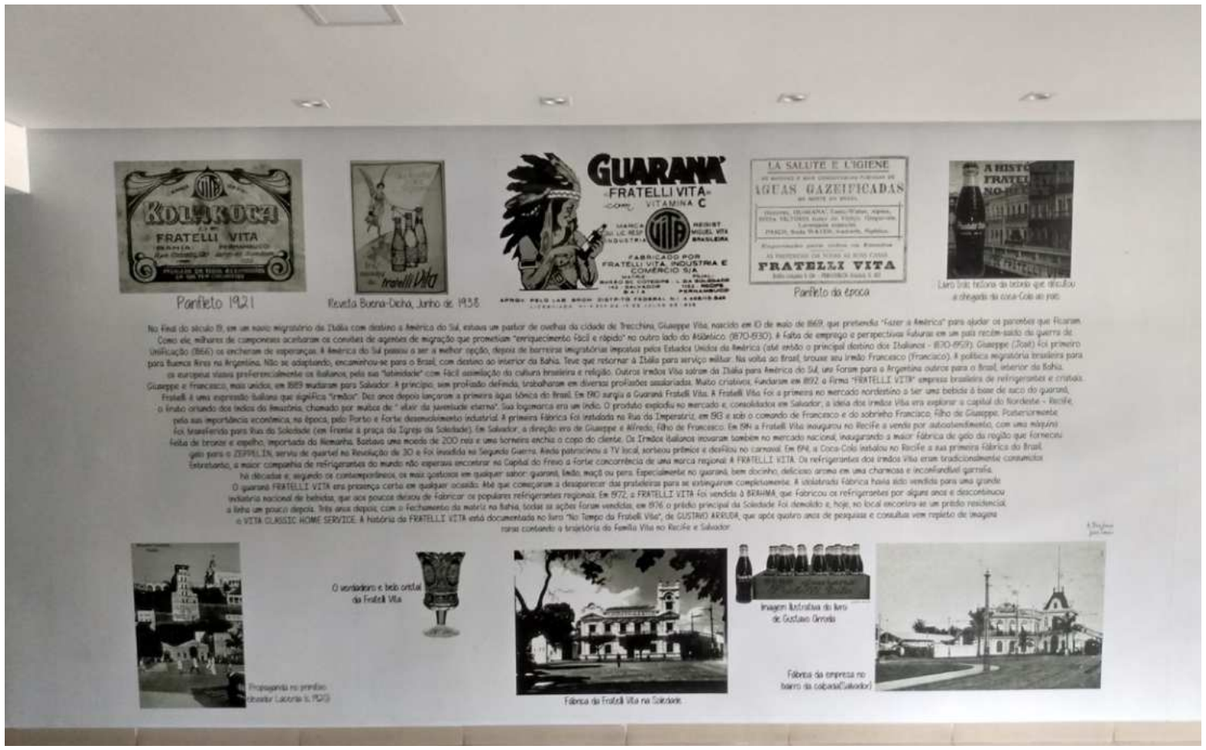


Figura 9 - Painel sobre a história da Fratelli Vita. Fonte: Autora Amanda de Lima C. Pestana, 2025.

"Cristais *Fratelli Vita*: a indústria da perfeição", ocorreu na Federação de Indústrias do Estado da Bahia – FIEB (O Esplendor, 2000; Museu, 2000; Cristais, 2010).

Mas existem pontuais musealizações desses preciosos cristais. Como no Museu Carlos Costa Pinto, que preserva em seu acervo puxadores de cristais da *Fratelli Vita*, que estão nas principais portas da instituição. Contudo, não sabemos de outros museus com obras da *Fratelli Vita* em suas coleções, sendo uma pesquisa que ainda carece de maior mapeamento e identificação.

No Recife, a filial da fábrica *Fratelli Vita*, após anos de abandono e ruínas foi demolida para a construção de um edifício, que homenageou a memória da antiga fábrica e o sobrenome dos irmãos, o condomínio *Vita Classic*, que possui em seu *hall* um painel histórico com imagens e aspectos biográficos dos irmãos Vita, as fábricas, seus produtos e participações em momentos importantes da história recifense, produzido por A. Bruckman Jairo Tomáz, como é perceptível no registro do painel na Figura 6. O edifício possui também no jardim de acesso à entrada do prédio, uma escultura contemporânea que representa um homem indígena, fazendo referência direta ao signo do antigo rótulo do refrigerante das bebidas da *Fratelli Vita,* mostrada na Figura 7, porém a obra não possui assinatura de autoria, e no terreno que pertenceu a fábrica não há mais nenhum remanescente industrial da época.

Em 2014, foi lançado o livro *A história da Fratelli Vita no Recife*, de Gustavo Arruda, principal fonte de nossa contextualização. A publicação do livro é resultado de pesquisas sobre a trajetória da marca nas capitais pernambucana e baiana, com maior ênfase para Recife. Arruda (2014) em seu livro, também traz o saudosismo e memória afetiva de algumas pessoas mais antigas, principalmente soteropolitanas e recifenses, em relação às bebidas da *Fratelli Vita*. Como forma de homenagem aos irmãos Vita no Recife, foram nomeadas duas ruas com seus nomes de forma "aportuguesada", sendo

Figura 10 - Escultura do Edifício Vita Classic. Fonte: Autora Amanda de Lima C. Pestana, 2025.

elas a rua Francisco Vita, no bairro do Cordeiro, e a rua Comendador José Vita, no bairro de San Martin.

Quanto ao legado alimentício das bebidas, esse patrimônio culinário baiano e pernambucano, deixou de ocupar a esfera somente do saudosismo, sendo em 2022 o ano de retomada da produção e venda de refrigerantes, agora chamada Família Vita[10], gerenciado pelos descendentes de Giuseppe e Francesco, com a receita original preservada, aguçando a memória gustativa de muitas pessoas contemporâneas à época da empresa. Os refrigerantes contemporaneamente ganharam nova roupagem, sendo produzidos em menor escala e em recipientes de plásticos, com logo que faz referência à antiga marca. Os refrigerantes são fabricados no Recife, distribuídas na própria cidade e em Salvador, Bezerros-PE e Maragogi-AL, nos sabores maçã, pera, guaraná e açaí, e estão se expandindo paulatinamente. É possível adquirir para consumo próprio, ou se tornar revendedor(a) ou fornecedor(a), entrando em contato com a empresa através de sua página, na rede social do Instagram[11].

Considerações finais, como resistência ao esquecimento

A antiga fábrica da *Fratelli Vita* em Salvador, foi institucionalmente tombada pelo IPAC em 2002. Porém, percebemos a urgente necessidade de registros e/ou tombamentos de outros legados culturais produzidos pela *Fratelli Vita*, aqui abordados, para sua salvaguarda, por sua relevância e significado para a história e memória da sociedade baiana e pernambucana. A aquisição de exemplares das peças de cristais por museus,

10 Os descendentes da família Vita disputam judicialmente com a AMBEV pelos direitos de utilização e comercialização do guaraná com o nome original da marca, a *Fratelli Vita.*
11 O Instagram é @guaranafamiliafratellivita.

principalmente os públicos, seja por meio de doação ou compra, o registro da receita da bebida *Fratelli Vita* enquanto patrimônio imaterial, são algumas das variadas possibilidades de resistências, existência e preservação dessa herança enquanto patrimônio industrial.

Outros exemplos, a *Fratelli Vita* legou-nos a produção de sua gasosa que voltou a ser fabricada, em menor escala de produção e distribuição, que continua na memória afetiva de muitos lares e lembranças de muitas pessoas. O trabalho de comunicação e *marketing* desenvolvido pela *Fratelli*, para divulgar sua marca e suas produções, resultou em produtos como postais, propagandas, itens promocionais, campanha de divulgação, entre outros, importantíssimos para a história e modelos para a área de comunicação e da história de Salvador e Recife, valiosos e relevantes documentos de para pesquisa acadêmica. Importante seria também o mapeamento de bibliotecas e arquivos com legado bibliográfico e documental sobre a marca.

As garrafas de vidro que foram produzidas localmente pela *Fratteli Vita* têm sua qualidade e seu papel inovador reconhecidos, mas não dispomos de informações sobre elas ocuparem espaços em nenhuma instituição cultural, para sua disseminação e preservação, e de seus inovadores modelos para a época. Os cristais produzidos pela *Fratelli Vita* foram reconhecidos e validados nacional e internacionalmente pela qualidade, verdadeiras obras de arte que atualmente encontram-se principalmente nas mãos de colecionadores particulares e antiquários. Todas as produções da *Fratelli Vita* mencionadas são referências que possuem valor e significados culturais histórico, artístico, tecnológico e social, e alguns de seus exemplares poderiam estar mais presentes em pesquisas, projetos educativos e patrimoniais, museus, e outras ações preservacionistas.

Essa pesquisa é a continuação de uma pesquisa em desenvolvimento, que tem por objetivo contribuir singelamente nas ações de resistência contra o esquecimento desse valioso legado industrial, que é a herança deixada pela *Fratelli Vita*, que nos mostra a constante necessidade de refletirmos sobre diversas heranças históricas que se encontram na memória e até cotidiano urbano dos indivíduos, mas que carecem significativamente de maiores estudos e projetos de preservação e salvaguarda, para projeção e não apagamento.

Em Recife, a ação do Edifício *Vita Classic* de contar e preservar aspectos da história da antiga empresa *Fratelli Vita*, e seus fundadores, apesar de ser de acesso restrito por ser um edifício residencial, é inspiradora como exemplo para projetos museológicos na cidade. Contudo, nenhum remanescente industrial pertencente à fábrica foi preservado no local, dado o estado degradado em que se encontrava o restante das ruínas da edificação.

Em Salvador, a antiga fábrica da *Fratelli Vita,* é uma edificação do entresséculo XIX e XX, de estilo eclético, que retrata o gosto e estética de uma época industrial da capital baiana, símbolo considerado de requinte e bom gosto, mas ainda assim, encontra-se sem uso e ocupação, podendo e devendo ser "re*VITA*lizada" (Museu, 2000, p. 11, grifo nosso). Que tal a ressignificação desse espaço? Um museu histórico de Salvador, que além de extrema importância, também é de extrema necessidade, que poderia abordar e contextualizar em uma exposição ou modulo temático a era industrial do estado, em especial da cidade e da região da Cidade Baixa e do Subúrbio, o sentido e significado industrial estaria contextualizado *in situ,* para salvaguardar a história e legado da *Fratelli Vita*, mas também de outras grandes empresas do passado e que hoje jazem apenas restos de suas edificações — a exemplo da antiga Fábrica São Braz, no bairro de Plataforma, no Subúrbio Ferroviário, que produzia têxtil —, e que preservam a memória de uma geração que nelas viveu, trabalhou, enfim, que construiu uma vida e legou-nos valioso legado, que precisa ser salvaguardado e disseminado no presente e para o futuro.

Referências

ALBUQUERQUE, Vanessa Pereira de. *Controcorrente: episódios da presença italiana em Pernambuco (1880-1930).* 2017. 139 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife.

ÁLVAREZ-ARECES, Miguel Ángel. Patrimonio industrial: Un futuro para el pasado desde la visión europea. *Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural-Journal of Cultural Heritage Studies*, v. 21, n. 1, p. 6-25, 2008.

ARRUDA, Gustavo. *A história da Fratelli Vita no Recife.* 1ª Edição, Recife, 2014.

BAHIA, Lygia Maria dos Santos. *Histórias e memórias de mulheres nadadoras: o que a travessia Mar Grande-Salvador revela sobre a educação das mulheres em Salvador/BA.* 2017. 104 f.. Dissertação (Programa de Pós Graduação em Educação) - Universidade Federal da Bahia, Salvador.

BENEDINI, Giuseppe Federico. A emigração italiana para a Bahia. *Fênix-Revista de História e Estudos Culturais,* v. 10, n. 2, p. 1-20, 2013.

CAMARGO, Maria Vidal de Negreiros. *Fratelli Vita: sabor e brilho na Península de Itapagipe.* In: Península de Itapagipe: patrimônio industrial e natural. Salvador: EDUFBA, 2011, p. 169-192.

CAPPELLI, Vittorio. La presenza italiana in Amazzonia e nel nordest del Brasile tra Otto e Novecento. *Revista Maracanan,* v. 6, n. 6, p. 123-146, 2010.

CARDOSO, C. R. C. *Arquitetura e indústria: a Península de Itapagipe como sítio industrial da Salvador Moderna.* Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura.) - Universidade de São Paulo. São Paulo. 2004.

CASTRO, Lucas Uzeda. *O bairro da Calçada – Salvador (BA): do cidadão imperfeito ao consumidor mais-que-perfeito.* Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Instituto de Geociência, Salvador, 2021.

CAVALCANTE, Sebastião Antunes; CAMPELLO, Silvo Barreto. *Ilustração e artes gráficas: periódicos da Biblioteca Pública do Estado de Pernambuco (1875-1939).* Editora Blucher, 2014.

CRISTAIS Fratelli Vita: a indústria da perfeição. Catálogo da Exposição Temporária. Salvador: FIEB, 2010.

DE LACERDA, Ayêska Paula Freitas. Atrás do trio elétrico–evolução da mídia e impactos nas práticas musicais do carnaval de Salvador. Interin, v. 16, n. 2, p. 85-101, 2013.

DE SOUZA, José Gileá; DE SOUZA, Laumar Neves; SPINOLA, Noelio Dantasle. ASCENSÃO E QUEDA DE UM CENTRO INDUSTRIAL URBANO: A PENÍNSULA DE ITAPAGIPE EM SALVADOR/BAHIA. Revista Baru-Revista Brasileira de Assuntos Regionais e Urbanos, v. 5, n. 2, p. 341-362, 2019.

EDELWEISS, Roberta Krahe. Cidade contemporânea, memória e preservação patrimonial: uma interpretação a partir das preexistências culturais. *Oculum Ensaios*, *[S. l.]*, v. 13, n. 1, p. 153–162, 2016. DOI: 10.24220/2318-0919v13n1a3220.

FUNARI, P. P. A; TOBIAS, Vilhena. Arqueologia industrial, Arqueologia pública e o patrimônio ferroviário: uma perspectiva histórica. Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários. Eduardo Romero Oliveira (org.).1. ed. São Paulo: Alameda, 2017.

GUNN, Philip; CORREIA, Telma de Barros. A industrialização brasileira e a dimensão geográfica dos estabelecimentos industriais. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*. Rio de Janeiro. vol. 7, n. 1, p. 17- 53, 2005.

ICOMOS; TICCIH. Os Princípios de Dublin**.** Irlanda: 2011. disponível em: http://ticcih.org/wp-cntent/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pd

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. *Patrimônio. Revista Eletrônica do IPHAN*, n. 4, p.1-7, 2006.

MOURA, Milton Araújo. CINEMA, FANTASIA E CARNAVAL EM SALVADOR (1945-1970). *Revista FSA,* v. 11, n. 2, 2014.

MUSEU CARLOS COSTA PINTO. *Fábrica de cristais Fratelli Vita: esplendor do vidro – Bahia 1920-1962*. Museu Carlos Costa Pinto. Exposição Temporária. Salvador: 4 de novembro de 1999 a 4 de março de 2000.

NOVAIS, Fernando Antônio. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII. *Revista de História,* [S. l], n. 142-143, p. 213-237, 2000.

O ESPLENDOR do vidro: cristais Fratelli Vita. Catálogo da Exposição Temporária. Pinacoteca de São Paulo. São Paulo: 14 de agosto a 8 de outubro de 2000.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. *Arquitetura Industrial, patrimônio industrial e sua difusão cultural.* In: FUNARI, P.P.A.; CAMPOS, J.B.; RODRIGUES, M.H.S.G. (org.). Arqueologia pública e patrimônio: questões atuais. Criciúma: UNESP, 2015 TICCIH.

RIBEIRO, José Júnior. A economia algodoeira em Pernambuco: da colônia à independência. *R. bras. Hist.* São Paulo, vol. 1, n. 2, p. 235-242, 1981.

SANTOS, Mário Augusto da Silva. Crescimento urbano e habitação em Salvador (1890– 1940). *Revista de Urbanismo e Arquitetura,* v. 3, ano 1, 1990.

TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil.* Rússia: 2003. Disponível em: http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=News&file=article&sid=29

LINHA EM FUGA
Cartografando singularidades ao longo do leito ferroviário de Bauru/SP

LINE IN ESCAPE
Cartographing Singularities along the Railway of Bauru/SP

Carolina Silva Tarocchi[1] e Helio Hirao[2]

Resumo
A decadência do sistema ferroviário no interior paulista transformou os leitos férreos em cicatrizes urbanas, espaços abandonados pela lógica capitalista que os classifica como vazios e improdutivos. Entretanto, esses territórios revelam dinâmicas singulares, tornando-se lugares de resistência, memória e pertencimento, com uma temporalidade própria, marcada pela lentidão e pela sobreposição de camadas históricas. A pesquisa foca em um complexo ferroviário da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Bauru-SP, cidade moldada por seu entroncamento ferroviário. O trabalho tem como objetivo averiguar os vestígios e dinâmicas que emergem nesses espaços, investigando as linhas de ruptura e desterritorialização, expressões contra-hegemônicas que emergem nesse recorte e impulsionam novos processos de singularização e reconfiguração urbana. Baseada no método da cartografia e no pensamento rizomático de Deleuze e Guattari, a pesquisa adota o caminhar como abordagem metodológica, conectando-o a uma forma de apreensão das ambiências urbanas.
Palavras chave: patrimônio ferroviário, cartografia, caminhar.

Abstract
The decline of the railway system in the interior of São Paulo has transformed railway beds into urban scars, spaces abandoned by the capitalist logic that classifies them as empty and unproductive. However, these territories reveal unique dynamics, becoming places of resistance, memory, and belonging, with their own temporality marked by slowness and the layering of historical traces. The research focuses on a railway complex of the former Companhia Paulista de Estradas de Ferro in Bauru-SP, a city shaped by its railway junction. The aim of the study is to examine the vestiges and dynamics that emerge in these spaces, investigating the lines of rupture and deterritorialization, counter-hegemonic expressions that arise in this context and drive new processes of singularization and urban reconfiguration. Based on the method of cartography and the rhizomatic thinking of Deleuze and Guattari, the research adopts walking as a methodological approach, connecting it to a way of apprehending urban ambiances.
Keywords: railway heritage, cartography, walking.

1 Arquiteta e Urbanista pela FCT-UNESP. Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ) da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design FAAC-UNESP.
2 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).

Introdução

Este artigo adentra o campo da formação de espaços e sua vinculação com os processos criadores de subjetividades. Parte-se do entendimento de que esses aspectos estão profundamente imersos nos modos de produção hegemônicos, os quais regem a formação dos territórios, impondo forças e estruturas temporais específicas. Reconhece-se que, se por um lado, a produção da cidade é resultado das relações de poder, por outro, a própria construção do espaço configura e (re)produz essa estrutura, condicionando os processos de subjetivação capitalísticos (Guattari; Rolnik, 1996). Embora exista uma estrutura hegemônica de comando, é justamente em seus meandros que emergem linhas de fuga a essas lógicas – processos de conflito, seja de forma direta ou tática, que se constroem nas brechas. Essas formas de resistência geram processos singulares de subjetivação, que desafiam os discursos hegemônicos propagados.

Sintetizando as relações de tempo e poder e suas materializações no espaço, recorremos a Foucault (1977), que destaca como, a partir do século XVIII, a sociedade disciplinar utilizou a arquitetura e o urbanismo como instrumentos de controle e obediência, com destaque para a arquitetura panóptica e as reformas higienistas desenvolvidas nesse período. Paralelamente, observou-se um discurso sustentado por uma ordem temporal voltada para o futuro, perpetuando a ideia de progresso.

No entanto, a partir do século XX, um novo regime de controle emerge, com ênfase no desempenho individual, flexibilidade e autogestão, como descrito por Deleuze (2000) e Han (2015), transmutando a ordem temporal de um futuro idealizado para um presente insaciável e efêmero, caracterizado pelo “presentismo” (Hartog, 2014). No contexto urbano, tais noções se atrelam ao que Jacques (2004) denomina de espetacularização urbana contemporânea, um processo que envolve a predominância imagética e de consumo na configuração das cidades brasileiras. Nesse contexto, os patrimônios urbanos são tratados como cenários, ou seja, estáticos, rígidos e embelezadores, funcionando como meros espaços de consumo, desvinculados dos sujeitos que usufruem efetivamente desses espaços e que, por consequência, lhes conferem seu significado simbólico. Assim, a perda da temporalidade converte-se também no detrimento histórico.

O patrimônio ferroviário paulista, percebido como ruínas da modernidade, exemplifica uma transição significativa: suas estruturas, que inicialmente simbolizavam o progresso, passaram a representar a decadência com o declínio do sistema ferroviário. Atualmente, esses espaços transformam-se em cicatrizes urbanas e são frequentemente rotulados como áreas vazias. O abandono decorre de um projeto que visa abolir espaços de irrelevância perante a cidade formal. No entanto, esses espaços residuais também acolhem práticas e corpos que são igualmente deixados de lado pela cidade produtivista. Por isso, os complexos ferroviários passam a se constituírem também como um cenário de transgressão, abrigo de corpos lentos (Santos, 2006) e práticas singulares.

Desse modo, quando tais espaços são vistos sob outras perspectivas, que não o da obsolescência, revelam-se como potentes mecanismos de fuga às lógicas dominantes, um espaço que abriga tempos desorientados. Essas observações estão relacionadas às questões levantadas por Solà-Morales (2013) ao descrever o conceito *Terrain Vague*, termo de difícil tradução, mas que engloba as porções de solo urbano com limites precisos no qual a relação de vazio não denota a uma essência negativa, mas soma-se ao sentido de liberdade e expectativa. Estes lugares apresentam-se como externos ao circuito produtivo das cidades, tornando-se estranhos e esquisitos, pois é o espaço do outro, do diferente, que muitas vezes é descoberto em nós mesmos.

Terrain vague coincide com a continuidade, não a da cidade legitimada e homogênea, mas a do tempo livre, dos fluxos, dos limites.

O artigo propõe-se a explorar uma parte do leito férreo de Bauru, investigando de que maneira as diversas perspectivas sobre o tema se refletem na prática e suas implicações para o espaço urbano. A pesquisa focaliza um dos complexos ferroviários implantados pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP) na cidade de Bauru-SP, realizando uma experimentação ao longo da linha férrea e no entorno das edificações ferroviárias. O objetivo é cartografar, por meio do método cartográfico (Escóssia; Kastrup; Passos, 2009) e da prática do caminhar, a vivência cotidiana singular que permeia tanto os vestígios materiais quanto as memórias que coexistem no espaço em análise.

Uma breve revisão metodológica: cartografar e caminhar como formas de apreensão de processos desterritorializantes

Apreender desvios, movimentos nômades da cidade transumante (Certeau, 1998 [1980]), que se encontram nos entres dos fazeres cotidianos, pulsando sobre os estratos rígidos da cidade hegemônica, planejada e visível, torna-se um objetivo inalcançável para as leituras urbanas convencionais, que tendem a setorizar áreas, traçar distâncias, eixos e diretrizes. Em vista disso, Certeau (1998 [1980]) reflete sobre uma leitura panorâmica da cidade realizada por aqueles que a contemplam do alto de uma torre, sob um olhar quase divino. Tal perspectiva pode fascinar ao propiciar uma visão totalizadora, mas condiciona um saber hierarquizante ou utópico, assim como no mito de Dédalo, no qual seu filho Ícaro é levado pela ambição a uma altura que o levou à morte.

Ao descer da torre e adentrar a cidade, as perspectivas se transformam. Gestos se movem por toda parte, e a experiência é ativada por um conjunto de possibilidades. É nesse plano que os jogos de força não são apagados, os conflitos não estão contidos em compartimentos separados. Eles estão agindo uns sobre os outros, em um jogo de trocas e mutações, no qual forças tentam reafirmar sua superioridade, condicionando e estratificando. Simultaneamente, outras, resistem, irrompendo em linhas de fuga[3]. Seja por meio de confrontos diretos ou por táticas, essas dinâmicas sobrevivem, impossíveis de serem descartadas, apagadas ou encobertas.

Assim, a pesquisa se baseia em uma cartografia que difere dos traços geométricos e planejados, abordando-a como prática, e não como representação. Essa cartografia manifesta-se na filosofia da diferença, exposta pelos filósofos Deleuze e Guattari (1995 [1980]), surgindo das discussões pós-estruturalistas, que irromperam na filosofia francesa do século XX. Essa corrente passa a questionar as estruturas fixas da realidade, como a busca incansável pela origem e pela verdade absoluta que, frequentemente, reafirmam as manifestações do poder nas práticas discursivas do conhecimento. Os estudos influenciaram pesquisadores brasileiros, resultando em obras como “Cartografia Sentimental” (Rolnik, 2006) e a primeira edição de “Pistas do Método da Cartografia” (Passos, Kastrup, Escóssia, 2009).

3 As linhas de fuga surgem como rupturas a-significantes que interrompem um sistema, permitindo a reconstrução a partir dessas fissuras. Quando rompido, o rizoma retorna a crescer, podendo se estratificar novamente. As linhas de fuga são, portanto, desterritorializantes, representando a ruptura com modelos de comando e a emergência de forças singulares de resistência. No entanto, o conceito de “desterritorialização” também pode ser invertido, refletindo forças gentrificadores nos espaços urbanos, que promovem exclusão e segregação socioespacial, resultando em uma desterritorialização forçada. Assim, a desterritorialização pode envolver a exclusão ou privatização do território (Haesbaert, 2004).

Dessa forma, as linhas que configuram a cartografia que buscamos neste estudo difere-se das linhas dos mapas cartográficos modernos e se aproximam as linhas de um mapa rascunho, como proposto por Ingold (2022 [2007]). Os mapas-rascunhos são compostos por linhas de movimento, de habitação, traçadas no desenvolvimento dos gestos e não através de uma superfície fixa. Portanto, as linhas dos mapas rascunhos são as linhas do mundo habitado, que se reconfiguram a partir do movimento da vida que transita entre elas. As linhas de movimento não são linhas que ligam pontos e criam redes conectoras *(network),* mas são tecidas em entrelaçamentos *(meshwork)* (Ingold, 2022 [2007]).

Diferentemente das linhas de habitação, as linhas de ocupação, são as que compõem os mapas cartográficos modernos. “Isso porque a linha cartográfica não é o traço de um gesto, nem o olho; ao lê-la segue a linha como seguiria um gesto” (Ingold, 2022 [2007], p.114). As linhas do mapa cartográfico moderno tornaram-se linhas conectoras, usualmente retas e regulares e que apenas culminam em pontos nodais de poder. Tais linhas além de conectoras são linhas de fronteira, possuem ordem, uma hierarquia entre elas, e assim dividem e massacram territórios.

Traçadas cruzando o campo, elas são inclinadas a pisar cruelmente sobre as linhas de habitação que estão tecidas nele, cortando-as como, por exemplo, uma estrada de caminhões, uma ferrovia ou uma linha de tubulação corta as pequenas vias frequentadas por humanos e animais nas vizinhanças pelas quais elas passam. Mas as linhas de ocupação não apenas conectam. Elas também dividem, cortando a superfície ocupada em blocos territoriais. Essas linhas de fronteira, também construídas para restringir o movimento em vez de facilitá-lo, podem interromper seriamente as vidas dos habitantes cujas trilhas elas acabam cruzando (Ingold, 2022 [2007], p.111).

A proposta de cartografia, fundamentada nas linhas de habitação, alinha-se a um fazer cartográfico que impulsiona uma metodologia que se baseia no acompanhamento de processos. Nesse contexto, a metodologia, derivada do termo grego *“metá-hódos”* (caminho para um fim), transforma-se em *“hódos-metá”*, onde o caminho se torna um processo contínuo de experimentação, valorizando o *intermezzo*, o intervalo entre momentos ou etapas. Este movimento inverte o saber-fazer tradicional, buscando um fazer-saber (Passos, Kastrup, Escóssia, 2009). A cartografia, nesse modelo de *hódos-metá*, coloca em destaque a importância de estar em processo, promovendo um conhecimento mais fluido e aberto, que acompanha os ritmos e movimentos dos territórios. A prática de acompanhamento de processos configura uma pesquisa-intervenção, que assume a inseparabilidade entre o pesquisador e o objeto de estudo. Tal inseparabilidade desafia a busca por uma neutralidade acadêmica, pois reconhece que, mesmo as trocas mais sutis entre os corpos, resultam em processos de transformação da realidade. Isso gera um jogo de metaestabilidade, no qual o devir, o processo contínuo de transformação e adaptação, se torna um elemento central da pesquisa.

Atrelado ao método da cartografia, o adentramento do recorte se dá através da prática do caminhar. O caminhar, como procedimento metodológico, considera um caminhar ativo e não passivo. Questiona, portanto, o caminhar como simples passeio ou como puro ato de ir de um ponto a outro, em que o meio é ofuscado pela ansiedade da chegada. O caminhar como procedimento infere uma caminhada como ato de habitar. O habitar salienta-se pelo intransitivo (Ingold, 2015), o mesmo que o ser, por isso, não construído, mas em construção, um movimento de estar ao longo de caminhos: “o caminho, e não o lugar, é a condição primordial do ser, ou melhor, do tornar-se” (Ingold, 2015, p. 38). É por isso que habitar e, conjuntamente, caminhar, são verbos: ações que pressupõem metamorfoses. Sinteticamente o caminhar como forma de habitar é compreendido como uma eterna errância: um só corpo - orgânico, mente e mundo -

entre afetações e contágios.

O andarilho é aquele que caminha e se confunde com o próprio movimento: “ele é o seu movimento” (Ingold, 2022 [2007], p.103). É no percurso que a vida acontece, onde se colhem histórias, alimentos, rastros e pistas, que são guardadas na memória e compartilhadas em narrativas: cantos, danças, ritos. O andarilho traça linhas na superfície com seus gestos, tecendo com a terra, com a vegetação, com a água do rio que flui. Riscados no mundo os caminhos do andarilho formam linhas entrelaçadas, que são linhas da própria vida. Assim como a velocidade da vida, a velocidade do caminhar errante não é determinada, não interessa o quão rápido é o caminho, a velocidade não é um empecilho nem o que motiva, o benefício está nos encontros, no que se forma, o que se aprende.

A busca pela retomada do caminhar como prática de leitura e de expressão artística foi revivida por movimentos artísticos que viam no estar em trânsito uma maneira de reinventar formas de ver e questionar o mundo. Surgem, assim, os flâneurismos, as deambulações e as derivas. Esta última, ativada pelas práticas da Internacional Situacionista, via o ato de derivar pela cidade como uma crítica veemente ao urbanismo moderno. O Urbanismo Unitário (UU) emerge como uma teoria urbana crítica que não propôs novos modelos urbanos ou cidades pré-definidas, mas compreendia a experimentação lúdica do espaço urbano como alternativa às concepções estáticas da cidade moderna, frequentemente obscurecidas por uma abordagem passiva e planejada.

Amparado por diversas perspectivas artísticas, o ato de caminhar como prática ativa de leitura e apreensão urbana segue como uma abordagem em constante desenvolvimento, adotada por pesquisadores e artistas tanto nacionais quanto internacionais. Surge com Careri (2013) e o grupo italiano Stalker, o termo transurbância, descrito pelo arquiteto como um percurso errático e uma espécie de pré-arquitetura da paisagem contemporânea. Careri (2013) utiliza o termo transurbância para descrever o estado de transe experimentado por aqueles que caminham por espaços marginais da cidade, que são frequentemente considerados irrelevantes. Esse estado de transe é comparável ao estado deambulatório de Hélio Oiticica e a inconsciência das deambulações, mas está intimamente ligado a uma realidade legítima. Careri (2013) faz referência ao termo italiano *“andare a zonzo”*, que descreve essa forma de caminhar que transcende as flanâncias, deambulações e derivas, culminando em uma abordagem contemporânea, que apreende as rugosidades da cidade. Trata-se de um caminhar não retilíneo ou predeterminado, mas sim zonzo e labiríntico, que possibilita encontrar aquilo que não se revela em linhas conformadas, mas sim nas linhas tortuosas da vida.

Eduardo Rocha e Valentina Machado, após experimentarem as transurbâncias de Careri em 2019, sintetizaram a metodologia buscada nesta pesquisa: uma união entre caminhar e cartografia. Atrelando os conceitos já explorados a uma prática pedagógica, uma pedagogia da viagem, surge o termo caminhografia (caminhar + cartografia):

Caminhografar a cidade, para registrar o que pede passagem, escrevendo, fotografando, dançando, desenhando, filmando, compondo, escutando etc.; jogando possibilidades para habitá-la, transgredi-la e enfrentá-la em suas diferentes velocidades, formas e leis, percebendo seus acolhimentos, sedentarismos e nomadizações através de situações planejadas ou não; e criar intervenções, poéticas ou políticas públicas, mapas abertos, pensamentos, compreensões (Rocha; Santos, 2024, p. 79).

Continuando uma revisão de novas práticas caminhantes, Jacques (2012) propõe o arquiteto errático como aquele que procura a lentidão intencionalmente, se aproximando dos corpos “lentos” (Santos, 2006), assim perde-se o tempo voluntariamente para ganhar espaço. Para Jacques (2012) a lentidão não é apenas uma diminuição de velocidade ou de aceleração, uma questão meramente quantitativa, torna-se qualitativa, ao ponto que condiz com um outro tempo, mais maleável e sensível, do que o tempo cronometrado do relógio. Caminhando contra o tempo acelerado e cada vez mais imediatista da produção neoliberal, a experimentação urbana das rugosidades que emergem de um reconhecimento tátil possibilita a compreensão de outros tipos de tempo – o tempo não mensurável da experiência. Esse tempo invoca memórias encobertas e presenças de um espaço liso que se entrelaça em contramão às condições hegemônicas estabelecidas.

A cidade de Bauru: a produção do espaço pela ferrovia, das ideias progressistas ao declínio

A formação e consolidação da cidade de Bauru-SP esteve profundamente entrelaçada à história das cidades que surgiram no contexto do avanço da produção cafeeira no oeste do estado de São Paulo. Esse processo de adentramento “civilizatório” foi fortemente influenciado pela promulgação da Lei de Terras de 1850, que consolidou a vinculação da terra à propriedade privada. Nesse cenário, diversas práticas de apropriação ilegal de terras devolutas tornaram-se comuns, incluindo grilagens e aquisições irregulares, muitas vezes realizadas sem a ocupação legítima. O progresso imposto foi marcado por violência e derramamento de sangue. Os conflitos entre indígenas e invasores eram frequentes, resultando em atos violentos que transformavam a terra: de um meio essencial para a sobrevivência em uma mercadoria manchada de sangue.

Inserida nesse contexto, surge a cidade de Bauru, que adquiriu sua autonomia formalmente por meio da Lei Estadual nº 428, de 1º de agosto de 1896 (Ghirardello, 2020). Essa autonomia fortaleceu os interesses da elite latifundiária bauruense, que passou a administrar diretamente a nova cidade, reproduzindo o típico modelo coronelista da Primeira República. As políticas voltadas para a implantação das ferrovias tornaram-se prioritárias, refletindo os interesses voltados ao progresso local. Em 1905, a Companhia Sorocabana foi a primeira a se estabelecer em Bauru. No mesmo período, iniciou-se a construção da linha da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, com os primeiros 100 quilômetros inaugurados em 1906. Posteriormente, em 1910, a Companhia Paulista tornou-se a terceira empresa ferroviária a se instalar na cidade (Ghirardello, 2020).

A chegada das ferrovias intensifica o processo econômico e urbano da cidade de Bauru, o entroncamento ferroviário composto pelo encontro das três companhias, estabelece elementos que motivam o desdobramento do setor terciário, voltado ao oferecimento do comércio e de serviços. Por consequência, o número de habitantes saltou de “7.815 habitantes em 1900, para 19.000 em 1907 e 35.000 em 1922” (Losnak, 2004, p.63). Em primeiro momento, Bauru fortaleceu-se como ponto de conexão, contribuindo para a chegada de muitos passageiros. Muitos desses permaneceram em Bauru, considerando as perspectivas de trabalho na ferrovia. Posteriormente, conforme o crescimento e prolongamento das linhas ferroviárias e o estabelecimento do papel de transporte e comunicação, criaram-se povoações em cada estação, compreendidas por trabalhadores em geral, loteadores, comerciantes e empresários que buscavam novas oportunidades (Losnak, 2004). Para Inoue (2016), além de mercadorias e pessoas, a ferrovia transportou ideais, valores e comportamentos. O modo de vida urbano é um desses elementos, em Bauru, por exemplo, após a entrada da ferrovia, observou-se o surgimento de infraestruturas, como a instalação de serviços de telefone (1907), água e esgoto (1910) e luz elétrica (1912) (Losnak, 2004). Dentre as alterações derivantes da chegada da ferrovia, destaca-se o aumento do custo de vida, refletido no acesso à terra e à moradia.

Assim, o discurso do progresso, simbolizado pelas ferrovias, difundiu-se amplamente em Bauru, especialmente entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX. No entanto, esse progresso carregava em sua essência profundas contradições sociais, como destaca Losnak (2004, p. 66). Esse avanço ferroviário foi construído sobre processos marcados pela violência e exploração. De acordo com Ghirardello (2002), os operários envolvidos na construção das linhas férreas trabalhavam em condições sub-humanas, enfrentando jornadas diárias de até dez horas sem direito a descanso. Além disso, estavam presos a um sistema de dependência econômica, sendo obrigados a adquirir bens e suprimentos em armazéns controlados pelos empregadores, onde frequentemente se endividavam. As precárias condições sanitárias e de alimentação, também relatadas por Ghirardello (2002), eram responsáveis pela disseminação de doenças entre os trabalhadores, resultando em inúmeros óbitos.

Paralelamente, o avanço da construção do leito ferroviário foi responsável por um verdadeiro genocídio da população indígena. Nesse contexto, ressurgiram as tropas de bugreiros, contratadas pelas companhias ferroviárias para eliminar os povos originários das áreas em questão. Em resposta, os indígenas empreenderam ataques às obras, lutando para preservar sua independência e seus territórios. A resistência era intensa e organizada, caracterizada por guerrilhas, emboscadas e retiradas estratégicas. Entretanto, a força armada dos bugreiros, aliada a métodos brutais como o envenenamento de alimentos e fontes de água, a disseminação deliberada de doenças, como a varíola, e massacres durante invasões de aldeias, resultou em um verdadeiro extermínio.

O progresso também se ilustrava na arquitetura ferroviária, que também simbolizava e refletia as formas do trabalho disciplinar. As construções das vilas ferroviárias são um dos exemplos que podemos citar. Muito além de um aparato social, as casas atuavam na fiscalização e subordinação trabalhista, os simbólicos aluguéis cobrados, funcionavam “como forma de salário não-pago, criando uma grande dependência entre a empresa e os ferroviários” (Morais, 2002, p. 91). As casas operavam como intermediadoras das relações de produção, na medida em que o fornecimento de moradia ao trabalhador representava uma forma de redução salarial, ampliando a capacidade de acumulação da empresa e induzindo o empregado a permanecer no emprego, o qual pelo menos lhe oferecia condições mínimas de habitação (Morais, 2002, p. 78). O maior interesse da empresa em prover habitação era o aparelhamento da companhia e a produção de capital: “o que realmente interessava eram as formas como aquele capital ali empregado garantiria seu retorno, na confecção dos produtos industriais e na operacionalidade da empresa” (Morais, 2002, p. 21 e 22).

Outro exemplo de como a arquitetura refletia os ideais de progresso pode ser observado na grandiosidade das estações ferroviárias. Em Bauru, isso se concretizou na construção da nova estação da Noroeste do Brasil (NOB), que passou a abrigar as atividades das três companhias ferroviárias presentes na cidade. A construção, realizada na década de 1930, foi projetada no estilo art déco. Essa arquitetura não apenas capturava a visão futurista da época e a nova imagem de industrialização, mas também atendia às demandas econômicas, ao empregar materiais nacionais e resultar em uma construção de menor custo, graças à sua simplicidade e eficiência, em contraste com estilos mais ornamentados, como o eclético. A imponente edificação destacava-se na cidade, tornando-se um símbolo visível da nova fase de progresso e modernização.

Em Bauru, as ideias de progresso associadas à interferência da ferrovia também impactaram o urbanismo, especialmente na transformação da paisagem natural. A proximidade da ferrovia com o rio Bauru resultou em ocupações inadequadas, como nas áreas baixas do Ribeirão Bauru e Córrego das Flores, sujeitas a enchentes que danificavam pontes e acessos importantes da cidade. A canalização ou o tamponamento dos cursos d’água foi adotada como medida, e o Rio Bauru teve seu curso retificado nos anos 1960, com exceção de um trecho, ocupado pela Avenida Nuno de Assis, onde o rio permaneceu aberto, mas ainda sem afastamento adequado. Essas práticas podem ser compreendidas dentro do contexto do pensamento predominante do século XX, ainda sob influência das reformas urbanas higienistas do início do século. Quando as águas urbanas não eram mais adequadas para a captação de água potável, passaram a receber os resíduos do esgoto. Nessas condições, eram consideradas insalubres e um problema a ser resolvido. Destaca-se que tudo isso estava alinhado com a visão de progresso da época, que via na dominação da natureza o inevitável para o desenvolvimento

Segundo Morais (2002), o sistema ferroviário brasileiro começou a perder força e importância a partir da década de 1940. O autor destaca que, com a eclosão da Segunda Guerra Mundial e a prolongada crise do café, as exportações do produto sofreram uma queda acentuada. Nesse contexto, as ferrovias enfrentaram sérias dificuldades: sem recursos para expansão, reposição de peças ou modernização de suas linhas e do material rodante, entraram em um processo irreversível de decadência. A isso se soma o crescimento da política rodoviarista, que colocou os dois sistemas de transporte em concorrência. Ademais, Saes (1974) agrega outros fatores que interferiram na decadência do sistema ferroviário, como a existência de zonas de privilégio pelas companhias que dificultavam as interações dos ramais e produziam problemas nas comunicações. Como tentativa de sustentar o sistema ferroviário, que ainda possuía espaço na economia do país, iniciou-se o processo de estatização das companhias em meados do século XX.

Na década de 1970, emerge uma nova tentativa de resguardar a ferrovia com a proposta de unificação das companhias do estado de São Paulo, de tal conjuntura surge a Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA), união da Paulista, Mogiana, Sorocabana, Araraquara e São Paulo-Minas. A privatização da FEPASA, juntamente com a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) ocorreu em 1998, culminando na depreciação posterior das ferrovias. Como enfatizado por Morais (2002), já no início dos anos 2000, as ferrovias já se encontravam “abandonadas”. Em relação a Bauru, após a desativação da RFFSA as malhas férreas foram transferidas da União para a empresa América Latina Logística (ALL), através de processo licitatório. Em 2015, a concessionária foi fundida com a Empresa Rumo Logística (RUMO), pertencente ao grupo Cosan, que teve a concessão renovada em 2020.

Recorte de estudo: O complexo ferroviário central implantado pela Companhia Paulista

O primeiro Complexo Ferroviário da Companhia Paulista em Bauru (Complexo Central Paulista), expandido nas proximidades da primeira estação implantada em 1910, localiza-se nas confluências da rua Virgílio Malta e rua Araújo Leite, dentro das delimitações do centro do município (Figura 1). O complexo é composto pela estação ferroviária, um armazém, as casas de turma[4] dos funcionários, a antiga casa do diretor

4 Em relação a terminologia, é recorrente o uso de diferentes termos alusivos às vilas. Discorrendo brevemente, comumente os núcleos habitacionais são referidos como colônias ou casas de turma. Para Losnak (2003, p. 400), colônia concerne a “conjunto de casas construído em área pertencente à ferrovia, geralmente próximo à linha férrea, destinado à moradia dos ferroviários”, portanto, o termo é abrangente e condiz com quaisquer conjuntos construídos pelas ferrovias. Por outro lado, as “casas de turma” tangem especificamente às residências construídas ao lado ou paralelas a linha férrea, frequentemente são casas mais simples e geminadas, segundo Morais (2002, p. 196 e 197) “os funcionários que ali residiam

Fonte: Autora

Figura 1 - Localização Complexo Ferroviário Central da Companhia Paulista – Bauru/SP. (2025).

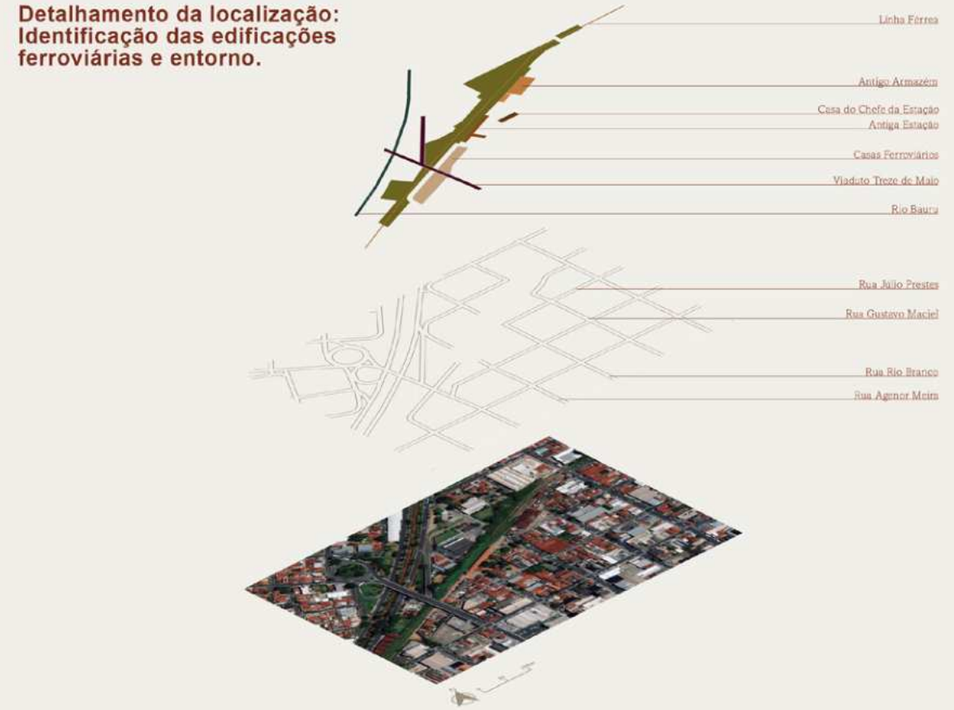
da Companhia Paulista de Bauru e outros anexos como o barracão metálico ao lado do armazém e as guaritas e portarias de acesso (Figura 2).

Durante a administração da FEPASA, as duas primeiras casas da vila ferroviária funcionaram como sedes dos escritórios municipais da empresa e outros serviços de amparo aos funcionários, como assistência social e médica. Durante esta época, o armazém era utilizado pelo Banco do Estado de São Paulo (Banespa) e como centro de treinamento, com duas salas de aula.

No decorrer do período da pesquisa, a casa do antigo diretor e o interior da estação ferroviária estavam sendo utilizados para abrigar o Museu Histórico Municipal de Bauru, que passa por um longo período de reforma. As casas de turma continuam presentes, sendo que todas estão ocupadas. Atualmente, o armazém está fechado e não abriga nenhuma atividade em seu interior, funcionando apenas como depósito municipal.

A abertura do processo de Tombamento do complexo pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (CONDEPAC), consta no processo 10.564 de 2010, o documento compreende como integrantes do complexo, além da estação (tombada pelo processo 18.049/1996), os outros edifícios já mencionados, incluindo o armazém, as casas de turma e os demais anexos. Em 2018, através da Resolução 22 de 22 de março de 2018, o complexo é tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) como parte integrante do perímetro de tombamento e da área envoltória do Complexo Ferroviário de Bauru.

eram responsáveis pela manutenção de um determinado trecho da ferrovia, próximo ao local onde se encontravam as instalações e depósitos de combustíveis".



Fonte: Autora

Figura 2 - Detalhamento da localização: identificação das edificações ferroviárias e entorno. (2025).

Táticas singulares: linhas de fuga apreendidas nos interstícios do recorte de estudo

A partir das propostas delineadas pela pesquisa, foram realizadas caminhadas no recorte de estudo, que posteriormente foram relatadas e sintetizadas em cartografias expressivas, um mapeamento afetivo das linhas que delineiam os territórios existenciais perpassados (figura 3). As caminhadas foram realizadas entre abril de 2023 e março de 2024. As experiências permitiram, de maneira processual, como proposto pelo próprio método cartográfico, uma ampliação da investigação à medida que novas caminhadas eram realizadas. Embora realizadas no mesmo recorte espacial, ficou evidente que o espaço nunca se manteve estático. Cada caminhada proporcionava uma experiência única, trazendo à tona novas questões e revelando diferentes aspectos que antes passavam despercebidos ou se modificavam, como o cheiro da terra, que é completamente diferente quando está molhada em dias de chuva. Para sintetizar essas experiências, o artigo apresenta, inicialmente, um breve panorama geral das caminhadas realizadas e, em seguida, aprofunda a discussão em três linhas de fuga, questões que se destacaram como potências singulares no recorte estudado.

No decorrer das caminhadas, um ato voluntário de recolher objetos pelo caminho emergiu espontaneamente. As coletas realizadas formaram uma composição visual rica, composta por texturas, cores e inscrições que refletem os lugares percorridos. Esses itens, que antes eram dispersos e descartados, agora se transformam em uma expressão visual do ambiente, proporcionando uma nova perspectiva sobre o espaço e seus restos. Mais do que objetos que foram recolhidos, cada fragmento pode ser tratado como materialidade. CORPO, corpo pois nada é pacífico, tudo é testemunho. Um pacote guardou o alimento que supre a fome sob uma ruína abandonada. Um spray que guardou a tinta usada para escrever nas paredes. Um dia, o som do corte de metal foi provocado pelo CD abandonado. "Em cada caso, tratando esses objetos primitivos como materiais, nós os resgatamos do beco sem saída em que haviam sido inseridos e os restauramos para as correntes da vida" (Ingold, 2022, p.38).

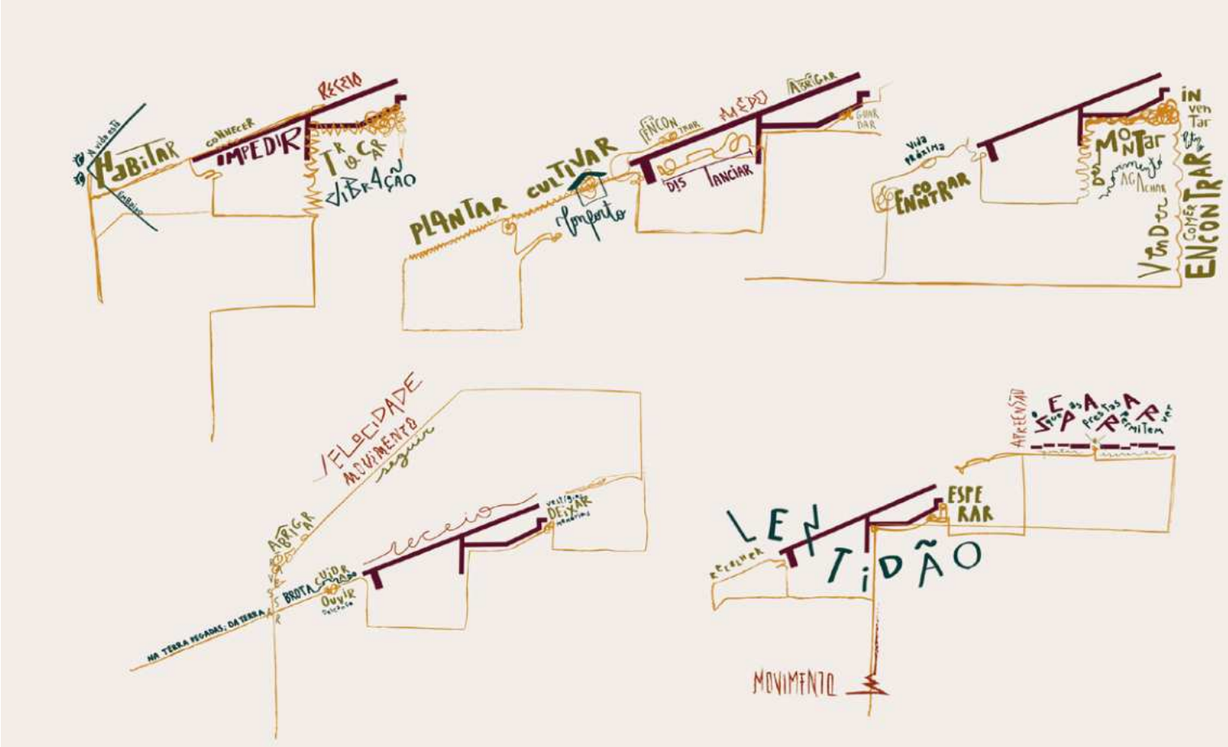


Figura 3 - Cartografias expressivas a partir das caminhadas realizadas. Fonte: Autora (2025).

No que diz respeito à experiência do caminhar, cabe ressaltar que, em um primeiro momento, as caminhadas foram realizadas acompanhadas. O receio de percorrer a linha férrea sozinha era uma preocupação latente, alimentada por discursos que atribuíam perigo a esse espaço e que acabaram por reforçar a hesitação em explorá-lo de maneira solitária. Tal receio reflete como o senso comum molda a percepção de certos lugares a partir de narrativas propagadas. Além disso, enquanto mulher, os medos e ansiedades se manifestaram de forma ainda mais profunda. O temor de assédios e a objetificação feminina não se restringem a esse espaço específico, mas são enfrentamentos da caminhabilidade feminina urbana de modo geral. No entanto, ao adentrar o espaço e encontrar acolhimento por parte de seus habitantes, o medo foi gradualmente dissipado. Passou-se a realizar caminhadas solitárias, o que favoreceu a construção de um sentimento de pertencimento e permitiu uma abertura mais sensível perante as potências singulares do lugar.

Resumidamente, as caminhadas fizeram deparar com o verbo abrigar, ele abrange tanto as antigas casas ferroviárias, todas ocupadas, como também as plataformas da estação e do armazém, ocupada pelo fluxo nômade de moradores em situação de rua. A rua das casas ferroviárias não possui nomenclatura formal, sendo delimitada por uma faixa de terra, que marca vestígios, pegadas, e por cultivo de plantas. Percorrendo o viaduto, que separa as casas ferroviárias que configura uma ambiência singular, encontra-se com as ações do grupo galpão, um projeto voluntário de suporte a moradores em situação de rua e que devido a determinadas circunstâncias, estavam utilizando a parte inferior do viaduto durante os domingos para a realização de celebrações religiosas.

Caminha-se para além do leito férreo, na outra fachada do armazém. O pátio em frente, composto por um antigo piso de paralelepípedo, é utilizado como estacionamento. Um homem cuida, para além dos carros, do próprio armazém, varrendo as escadarias e seu pátio. É nas escadarias que em determinados momentos, algumas pessoas se sentam, esperam sozinhas, ou conversam. É entre as paredes da fachada do armazém, descamadas pelo tempo e coloridas por expressões, e as ruas paralelas, que aos domingos o espaço abriga as vibrações efêmeras da feira do rolo, local de

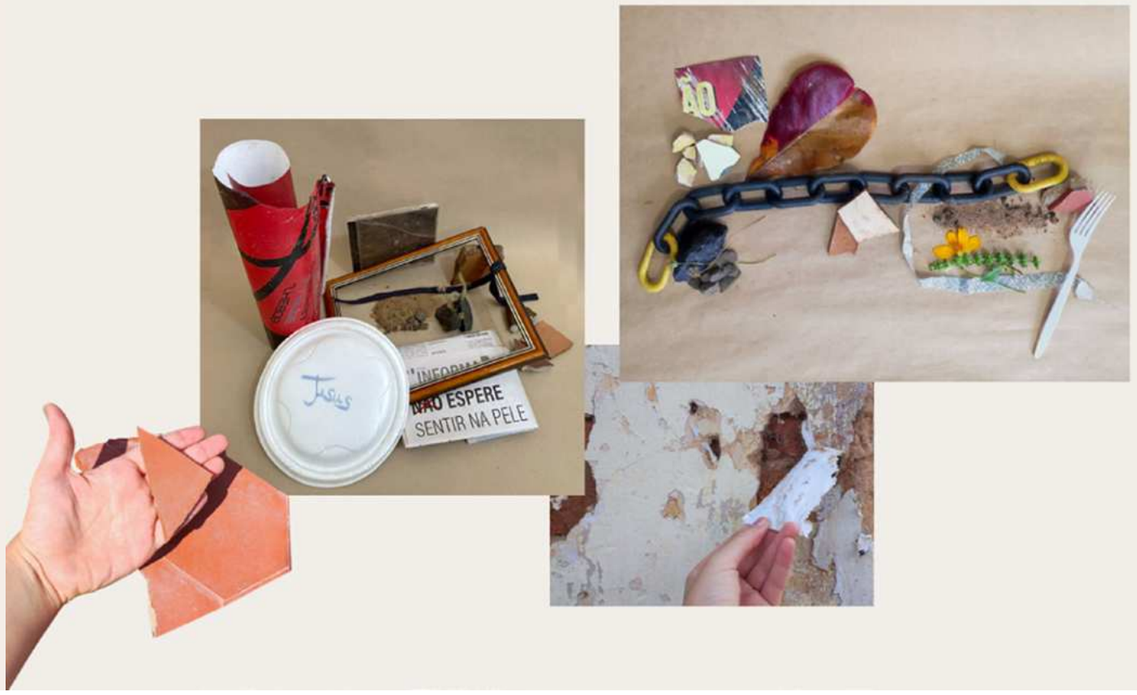


Figura 4 - Coletas realizadas durante as caminhadas. Fonte: Autora (2025).

trocas, composto pelas montagens de territórios inventivos.

Habitar linha: da terra que guarda as pegadas à transformação do lar

Aqui, discute-se o verbo ‘habitar’, que se revelou como uma potência evidente ao longo das caminhadas. Ele enfatiza as singularidades que envolvem as casas da antiga vila ferroviária, situada ao longo dos trilhos. As moradias, com suas modificações que marcam a passagem do tempo e refletem as transformações trazidas pelas mudanças, possuem portas e janelas que se abrem para uma rua de terra, marcada por pegadas daqueles que já por ali caminharam. A terra possibilita o cultivo e a identificação de um senso de pertencimento do habitante, que vai além do espaço privado da casa, expandindo-se para uma cidade invisível, inserida silenciosamente no projeto de abandono. Na terra negligenciada por aqueles que temem adentrar, brota o que o asfalto e o concreto impedem de crescer (figura 5). A lentidão encontra seu espaço, contrastando com a dinâmica produtiva da cidade.

Pallasmaa (2017) enfatiza a casa para além de uma arquitetura meramente funcionalista. É na casa que é celebrado o ato de habitar, a maneira como alguém se relaciona com o mundo, um intercâmbio e uma extensão entre corpos: “[...] por um lado, o habitante se acomoda no espaço e o espaço se acomoda na consciência do habitante, por outro esse lugar se converte em uma exteriorização e uma extensão de seu ser, [...]” (Pallasmaa, 2017, p. 7). A casa pelo ato de habitar converte-se em um lar, simbolicamente um repositório móvel de memórias, sonhos e desejos.

Nomeiam muitas construções de casas, mas somente aquelas que se tornam uma extensão de nós mesmos, de nossas vivências, podem ser chamadas de lar — um espaço com uma dimensão mais complexa e íntima. Podemos mudar e, por diversas circunstâncias, nos abrigar em novos espaços, mas transformar esses espaços em um lar leva tempo — e muitas vezes nem chegamos a tal ponto. Um lar não é fruto de circunstâncias momentâneas, do presente comprimido, da glorificação, da ostentação, do imediatismo ou da beleza superficial vendida aos olhos. Um lar é fruto da duração,

Figura 5 - A rua de terra que traça linhas de habitação. Fonte: Autora (2025).

momentos acumulados e reinventados de um processo permanente do sujeito com o mundo.

O que seriam das casas da antiga colônia se estivessem inabitadas? E da rua de terra, que acolhe, como uma miragem no deserto, o corpo solitário que se desloca pela linha férrea? Talvez restassem apenas construções vazias, compondo um cenário que nunca realmente existiu, ou já teriam sido demolidas, descartadas como as memórias daqueles que, um dia, puderam chamar essas casas de lar. Ocupadas pelos seus moradores as casas permanecem...

Permanência. Pode-se associá-la à perseverança e a uma certa estabilidade, mas nunca à estagnação ou à simples sucessão. Permanecer é durar. Duração: campo da criação e da diferença, como extrapola Deleuze (2018 [1968]) sobre Bergson. Permanecer pelo ato de habitar implica mudanças, movimentos e adaptações. As casas da vila foram coloridas, e extensões foram acrescentadas às construções. Não seriam essas modificações uma forma de fazer com que as edificações se ajustem ao modo de viver dos moradores? Não seria esse movimento que transforma casas em lares?

Conservar o movimento, propõe Jacques (2011), a participação ativa do habitante na construção de seus espaços. Um dos aspectos mais intrigantes deste habitar as margens dos trilhos é perceber como esse espaço proporciona um tipo de habitar distinto daquele que tem sido priorizado pela arquitetura, principalmente após o movimento moderno e sua repercussão. Usufruído pelo sistema produtivo, é a arquitetura obcecada pelo novo e pela funcionalidade, mas que não cede hiato para o convívio comunitário, do extravasar para a cidade, para a rua, para um jardim externo.

As casas da vila, por sua vez, revelam algo singular: dão brechas aos vestígios. A terra é uma materialidade permeável, que pode ser tocada, recolhida e moldada. Ela possibilita que as casas se projetem além do mundo privado. É possível, na rua em comum a todos, fazer florescer um jardim, ainda que singelo. Um jardim que se

Figura 6 - Fazer brotar – resistências táticas de um habitar ao longo do leito ferroviário. Fonte: Autora (2025).

torna parte do caminho, tocado, mesmo que a distância, por aqueles que passam e deixam suas pegadas. Marcas silenciosas da presença. Há também uma relação de proximidade. Ao caminhar pela rua escuta-se o som que se irradia das casas – das conversas cotidianas até as músicas dos aparelhos televisores. As barreiras entre público e privado são mais tênues, e assim, sente-se um tipo de acolhimento partilhado.

Mas como grande parte dos que desviam da tendência capitalística, as casas continuam negligenciadas, ocultas pelos tijolos e madeiras que fecham as aberturas da plataforma da estação, onde lixo é descartado. O cadeado enferrujado bloqueia a antiga porta de acesso ao edifício. É necessário dar uma volta para ver o outro lado, onde novos paralelepípedos estão sendo trocados dentro das delimitações do museu. Sem respaldo ou consideração, do lado da linha, as casas e seus habitantes permanecem à margem, esquecidos. Não se trata aqui de romantizar. Trata-se de expor uma forma de habitar, que muitas vezes envolve uma resistência tática de ocupar casas e transformá-las em lar. O que se busca compreender é que esse patrimônio permanece vivo graças àqueles que ainda persistem ali, cuidando dele com seus próprios recursos, muitas vezes provenientes de uma luta árdua, sem qualquer apoio institucional e sem serem reconhecidos como sujeitos de um habitar essencial.

A lentidão escondida sob os viadutos: entre encontros e escritos

A presença dos viadutos que crescem acima da linha férrea, marca uma paisagem urbana contrastante. Construídos para resolver o problema de conexão entre duas partes da cidade, separadas pelo rio Bauru e pelo traçado ferroviário, esses viadutos foram pensados para cumprir meramente sua função de integração. As imponentes estruturas foram dimensionadas para suportar o intenso fluxo e velocidade de veículos (figura 7). Entretanto, os viadutos assemelham-se a subordinados rebeldes: cumprem seu dever, exibindo sua função e imponência para quem os observa de cima, mas ocultam, sob suas estruturas, dinâmicas que escapam ao controle. Abrigos e caminhos compõem a parte inferior. Pilares maciços se transformam em telas para escritos, enquanto suas coberturas fornecem refúgio — um recurso raro na cidade.

Figura 7 - Os viadutos e a vida que se esconde sob a aceleração. Fonte: Autora (2025).

E ali, nas sombras dessas gigantes estruturas, dinâmicas ocorrem. Em uma caminhada sou surpreendida por um grupo de pessoas que se encontravam sob o viaduto, um homem me aborda para me explicar o que estava acontecendo ali. Membros de um projeto voluntário de assistência a moradores em situação de rua estavam concluindo um encontro religioso no local. O homem me diz que a sede do projeto, que se localiza ali nas proximidades, na viela do viaduto, havia sofrido um incêndio e por isso estavam utilizando o espaço

Em um domingo, fui até o local sob o viaduto para acompanhar uma das celebrações (figura 8). Contribuí no que pude para preparar o café, aproveitando o momento para conhecer as pessoas presentes enquanto cortávamos os pães. Fui reconhecida pelo homem com quem já havia me encontrado, que me recebeu com simpatia. Depois de ajudar no preparo, ele me mostrou o galpão, recentemente incendiado, que abrigava o projeto comunitário oferecendo refeições, banhos e outros serviços. À medida que o evento se desenrolava, observei conversas, relatos de superação e interações afetuosas entre as pessoas. Após o culto, ajudei na desmontagem do espaço e, ao me despedir, vi uma das famílias presentes, uma mãe solteira com dois filhos pequenos, atravessando a linha férrea enquanto eu voltava para casa.

Entre as atividades observadas nas linhas férreas urbanas do interior paulista, após período de sucateamento, destaca-se o avanço do tráfico de drogas e o aumento considerável de usuários que circulam por esses locais. Os poderes municipais, por sua vez, têm falhado em adotar medidas eficazes para enfrentar essa situação, muitas vezes limitando-se a ocultar os problemas. Segue-se com olhos vendados. Um grande pano preto moldura os limites da temática. Na cidade de Bauru, essa realidade é particularmente evidente, servindo como sustentáculo para o que se busca: abandonar até que se auto destrua.

Ignoradas em suas potencialidades, as múltiplas vivências que ali ocorrem, paradoxalmente, deslegitimam o que se prega. Encontrar sob o viaduto um projeto que acolhe os habitantes em situação de vulnerabilidade que permeiam a linha férrea,

Figura 8 - Reapropriações e gestos de acolhimento na brecha de um viaduto. Fonte: Autora (2025).

é testemunhar uma ação que valoriza o que o abandono considera insignificante. É impactante perceber que, apesar da individualização tão prevalente em nossa sociedade doente, ainda existem pessoas que enxergam e atuam nas linhas de fuga, capazes de transformar a realidade em contraste com o pensamento hegemônico, que prefere deixar apodrecer até que nada mais reste.

Vibrações efêmeras: os territórios fragmentários da feira do rolo

Ao caminhar pelo complexo de estudo, se depara com um grande armazém. Sua plataforma, visível a partir da linha férrea, é cercada por tendas e barracas, abrigos para pessoas em situação de rua. Para acessar o outro lado do armazém, não é possível fazer o trajeto diretamente pela linha; é necessário seguir em frente até uma rua que atravessa os trilhos. Quando se contorna o armazém, chegando ao lado oposto, tem-se a sensação de que a vida que se desenrola na plataforma é inexistente, como se fosse uma realidade à parte, escondida. Nesse lado, um pátio formado por paralelepípedos funciona como estacionamento, e as grandes portas do armazém ficam fechadas. O uso restrito desse espaço se resume às pessoas que se sentam nas escadarias para descansar e à presença de um flanelinha que guarda os carros. Foi nesse espaço, que, após várias caminhadas, comecei a me sentar para escrever sobre os percursos ou simplesmente a escutar o silêncio do tempo lento.

No entanto, a atmosfera ao redor do armazém se transformava todos os domingos pela manhã, quando a feira do rolo, mercado informal voltado à venda ou troca de produtos usados, toma conta do espaço. O jogo rítmico da montagem da feira do rolo começa a relampejar antes do sol nascer, não existe horário rígido de chegada e não existe duração padronizada de montagem, cada feirante estabelece seu território em seu tempo, a montagem é lenta e não se finaliza. O contato com o outro, sejam outros comerciantes, compradores e curiosos atuam no jogo de territorialização, eles passam a permear e compor juntamente, a montagem cessa e volta, sempre parecendo incompleta. Quando o movimento ganha intensidade, nos meandros da manhã, apreende-se a riqueza das trocas. O espaço se contrai, e um conjunto diversificado de pessoas, sejam paradas,

observando atentamente, ou em movimento, caminhando e dançando, entretece-se nas composições. O som é barulho entusiasmado, vozes, conversas, ofertas, músicas, um sobre o outro, um compondo com o outro, heterogeneidade.

Penetrar a feira do rolo é vivenciar, na prática, a multiplicidade que caracteriza o pensamento deleuze-guattariano. Entra-se em um rizoma, para o corpo funcional é confuso e bagunçado, para os acostumados e errantes uma rede potencial (figura 9). A cobertura e as escadarias do notável armazém, estampado com dizeres e manifestações expressivas, são aproveitadas para a disposição de mercadorias e para o descanso, mais em frente o pátio composto pelo piso em paralelepípedos é preenchido pelas exposições. No pátio, cada território é delimitado por composições inventivas, de tecidos estendidos, engradados, guarda-sóis, linhas que traçam varais, árvores transformam-se em cabideiros, bueiro mais declive em mesa expositora, dentre tantas outras tessituras elabora-se um labirinto, permeado por gestos, conversas, músicas e cheiros. Apreender as forças inventivas das manifestações, na criação e composições desses territórios, não significa romantizar a precariedade, mas compreender as potencialidades da criação, que demonstram como o contato direto com o espaço e as relações de pertencimento provocam forças criativas intensificadas, agrupando valores estéticos.

Folhear os discos de cócoras, sentar-se sobre paletes, erguer-se para observar as roupas do varal improvisado. Os corpos movem-se de maneira distinta ao atravessarem esses territórios: curvam-se, rastejam, erguem-se, contorcem-se. É preciso abandonar a postura ereta para desvendar a feira, para encontrar o que não se procura. São outras corpografias, outros gestos, outras danças (figura 10). Os portões permeáveis e entreabertos das casas laterais ao pátio, no início da Rua Gustavo Maciel, refletem a interação entre público e privado, composto, por exemplo, do sentar-se na varanda ao churrasco de domingo em frente à casa, modos de habitar que penetram a feira em sintonia.

Figura 9 - Manifestações e territórios da feira do rolo de Bauru. Fonte: Autora (2025).

É nos fragmentos: brinquedos, cestas, parafusos, chapéus, tapetes, fitas e das outras mais ínfimas bugigangas, que os territórios feirantes se configuram. Cada fragmento com suas memórias, seus tempos guardados, dos gestos que outrora permearam suas materialidades a presença nas composições dos feirantes. Eis uma grande nebulosa de tempos sobrepostos, formando tessituras com os corpos que percorrem o espaço delimitado pelas arquiteturas do antigo complexo ferroviário.

Tal como a montagem, a desmontagem é lenta, não se distingue quando começa um e inicia-se outro. No final da manhã, se atenua o movimento dos passantes, os fragmentos restantes voltam lentamente para as caixas, as exposições começam a ser recolhidas, é neste movimento de desterritorialização que os feirantes se fortalecem em conversas de despedidas. No próximo domingo, a feira se montará novamente. Contudo, desta vez, um novo quebra-cabeça precisará ser composto, com novas memórias a serem recolhidas ao final da manhã.

A feira do rolo é “espaço-movimento” (Jacques, 2011) no qual as memórias não estão apenas preservadas, mas vivas, em constante transformação, atreladas a um processo de criação e persistência. Os modos de fazer, de conhecer e de expressar presentes na feira do rolo são tanto representativos de uma vasta memória coletiva das feiras urbanas brasileiras, como são valorosos para os participantes e autores dessas práticas. Tais práticas não estão estáticas no tempo, à espera de serem resgatadas em um passado distante, ao contrário, estão em constante movimento, impulsionadas pelas ações de troca, de conversas, e pelos vínculos que são criados e continuam a ser fortalecidos pelo grande corpo da feira. A feira do rolo é, verdadeiramente, uma memória viva.

Conclusão

O artigo adentrou um fragmento da linha férrea da cidade de Bauru, explorando o entorno de um complexo ferroviário inicialmente implantado pela antiga Companhia

Figura 10 - Corpografias da feira do rolo, entre forças e gestos. Fonte: Autora (2025).

Paulista de Estradas de Ferro. O estudo evidenciou como o crescimento da cidade esteve intrinsecamente ligado à linha férrea e a esses espaços, os quais funcionavam como uma representação sólida do progresso e da modernidade. No entanto, quando tais espaços deixaram de se enquadrar na lógica produtiva, o discurso que antes eles mesmos sustentavam se transformou, excluindo-os e inserindo-os em um processo de abandono que fundamenta um novo discurso: agora, esses espaços são considerados inúteis, vazios e desinteressantes. Entretanto, é por meio da resistência a esses discursos hegemônicos que, ao percorrer esses espaços, eles não se mostram como abandonados, mas como locais ricos em movimentos táticos e memórias acumuladas.

É caminhando por tais espaços que podemos apreender novos processos de subjetivação. Muitos verbos divergentes surgiram ao explorar esses espaços, evidenciando e reforçando as ações que permeiam seus lugares: habitar, conhecer, trocar, abrigar, cultivar, plantar, encontrar, montar, desmontar, inventar, atravessar, apropriar, brotar... Em frente ao armazém ferroviário um território efêmero se revela como abrigo para uma prática coletiva de reinventar fragmentos esquecidos. A feira do rolo configura territórios de troca substancial, sujeitos permeiam procurando o desconhecido. Nos trilhos o movimento se atenua, a terra marca as pegadas dos que transitam por ali. O aconchego é permeado pelo sentimento de pertencimento que transborda dos singelos jardins. As casas resistem com uma vida singular, com suas escadarias de acesso que conectam sem grandes empecilhos o habitar privado. Sob o viaduto, que convém a velocidade dos automóveis, encontra-se acolhimento onde se propaga o descaso. A transformação é possível devido a coletividade que de nada pede em troca.

Assim, a pesquisa evidencia que certos espaços, classificados como abandonados ou residuais pela lógica do capital e pelas leituras urbanas tradicionais, assumem novos paradigmas quando são experimentados através de uma ação prática. Dessa forma, por meio do caminhar e do cartografar, a pesquisa evidencia usos, vivências, memórias e, primordialmente, resistências táticas que persistem ao longo do leito férreo e dos edifícios ferroviários, extrapolando o próprio traçado estático da linha férrea e mostrando seus movimentos, suas tessituras, suas memórias. As experiências de estar em tais lugares despertam um jogo de atravessamentos que reluzem outros processos de subjetivação, singularidades subversivas, que se registram na corporeidade.

Referências

CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: G. Gilli, 2013.

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

DELEUZE, Gilles. Post scriptum sobre as sociedades de controle. In. *Conversações.* São Paulo: Editora 34, 2000.

DELEUZE, Gilles. *Diferença e repetição*. Trad. Roberto Machado. Rio de janeiro/ São Paulo: Paz e Terra/Graal, 2018.

DELEUZE, Gilles.; GUATTARI, Félix. *Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia*. Rio de Janeiro: Ed. 34, v. 1, 1995.

ESCÓSSIA, Liliana ; KASTRUP, Virgínia; PASSOS, Eduardo. *Pistas do método de cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. 1a ed. Porto Alegre: Sulina, 2009

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis, Vozes, 1977.

GUATTARI, Félix.; ROLNIK, Sueli. *Micropolítica: Cartografias do Desejo*. Petrópolis: Vozes, 1996.

GHIRARDELLO, Nilson. *Bauru em temas urbanos*. Tupã: Editora ANAP, 2020

HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*. 13 ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 2004

HARTOG, François. *Regimes de historicidade: Presentismo e experiências do tempo*. Tradução de Andréa S. de Menezes, Bruna Beffart, Camila R. Moraes, Maria Cristina de A. Silva e Maria Helena Martins. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

HAN, Byung-Chul. *Sociedade do cansaço*. Tradução de Enio Paulo Giachini. Petrópolis: Vozes, 2015.

INOUE, Luciana Massami. *Fim da linha? vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961): uma investigação sobre história e preservação*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016

INGOLD, Tim. *Linhas uma breve história*. Tradução Lucas Bernardes. Petrópolis, RJ:Vozes, 2022.

INGOLD, Tim. INGOLD, Tim. *Estar vivo*. Tradução Fábio Creder. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

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

JACQUES, Paola Berenstein. Espetacularização urbana contemporânea. In FERNANDES, Ana; BERENSTEIN JACQUES, Paola. Territórios urbanos e políticas culturais, *Cadernos do PPGAU/FAUFBA*, número especial, Salvador, 2004.

JACQUES, Paola Berenstein. *Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2011.

LOSNAK, Célio José. *Polifonia Urbana*. Bauru: EDUSC, 2004.

MORAIS, Marcelo de. *Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários*. Dissertação (mestrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2002.

PALLASMAA, Juhani. *Habitar*. Tradução de Alexandre Salvaterra. São Paulo: Gustavo Gili, 2017

ROLNIK, Sueli. *Cartografia Sentimental: Transformações contemporâneas do desejo.* Porto Alegre: Sulina, Editora da UFRGS, 2006.

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Taís Beltrame dos. *Verbolário da Caminhografia Urbana*. Pelotas: Editora Caseira, 2024.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *Grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira: um estudo sobre o desenvolvimento do grande capital em São Paulo, 1850-1930.* Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo*, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. Terrain Vague. In. MARIANI, Manuela; BARRON, Patrick (ed). *Terrain vague: interstices at the edge of the pale*. Routledge, 2013.

ISSN 2526-7310 PIXO n.34, v.9 inverno de 2025

ECOPISTAS E A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
Contribuições ao Ramal de Mora (distrito de Évora)

GREENWAYS AND THE VALUATION OF RAILWAY HERITAGE
Contributions to Mora's railway (Évora district)

Beatriz Alves Goulart Rocha[1], Beatriz Mugayar Kühl[2], Ana Cardoso de Matos[3] e Fernanda de Lima Lourencetti[4]

Resumo
O presente artigo provém de uma investigação acerca do reuso do patrimônio ferroviário pelo viés da preservação. Neste sentido, considerando as Ecopistas (denominação portuguesa para as *greenways* ou vias verdes) como uma forma de reutilização das ferrovias, busca analisar a maneira como elas costumam (ou não) se relacionarem com as preexistências e como podem contribuir para a valorização do patrimônio ferroviário e sua memória. Portanto, serão apresentados alguns exemplos de *greenways* bem-sucedidas em aspectos referentes à valorização do patrimônio, além da análise de uma Ecopista implantada em parte do ramal ferroviário que se iniciava em Évora e chegava até Mora, Portugal. Desta forma, espera-se que este artigo contribua para conclusão da Ecopista de Mora e para a discussão deste tema, que é relevante também no contexto brasileiro.
Palavras-chave: patrimônio ferroviário, reutilização, ecopistas.

Abstract
This article is a result of an investigation into the reuse of railway heritage from a preservation perspective. In this sense, considering Ecopistas (Portuguese name for greenways) as a way of reusing railways, intends to analyze the way in which they usually (or not) relate to preexistences and how they can contribute to the valorization of railway heritage and its memory. Therefore, some examples of successful greenways will be presented in aspects related to the appreciation of heritage, in addition to the analysis of an Ecopista implemented in part of the railway branch that started in Évora and reached Mora, Portugal. In this way, it is expected that this article contributes to the conclusion of Ecopista de Mora and to the discussion of this topic, which is also relevant in the Brazilian context.
Keywords: railway heritage, reuse, greenways

1 Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG-AU-FAU-USP). Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU-UFU/ 2020) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design (FAUeD-UFU/ 2017).
2 Professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP). Doutora em Arquitetura pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG-AU-FAU-USP/ 1996). Master Of Science In Architecture Conservation pela Katholieke Universiteit Leuven (KUL/ 1992) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP/ 1987).
3 Professora Associada no Departamento de História (UE) e membro do Centro de Investigação CIDEHUS. Doutora em História Contemporânea pela Universidade de Évora (UE/ 1997). Mestre em Demografia Histórica e Social pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (UNL/ 1988) e Historiadora pela Faculdade de Letras (UL/ 1980).
4 Doutora em História pela Universidade de Évora (UE/ 2023). Mestre em Técnica, Património e Território Industrial (ERASMUS MUNDUS, Université Paris 1 Pantheon-Sorbonne/ 2015) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design (FAAC-UNESP/ 2011).

Introdução

O presente artigo provém de uma investigação acerca do reuso do patrimônio ferroviário pelo viés da preservação, especialmente se tratando de bens localizados em cidades pequenas. Neste sentido, considerando as Ecopistas como uma forma de reutilização das ferrovias, busca analisar a maneira como elas costumam (ou não) se relacionarem com as preexistências e como podem contribuir para a valorização do patrimônio ferroviário e sua memória.

De modo geral, a necessidade de atenção às preexistências dos edifícios quando se adotam novos usos é abordada por diversos autores como, por exemplo, Baeta e Fernandes (2020), Kühl, (2018, p. 205) ou, quando abordam especificamente o patrimônio industrial por Citron (2024), e Rodrigues e Camargo (2010). Tratando-se do reuso das estações ferroviárias, Cardoso de Matos e Lourencetti (2017), discorrem sobre casos na Espanha, Portugal e França. Além do mais, Pimenta (2018) apresenta um levantamento de algumas estações *reabilitadas*[5] em Portugal com fotografias do uso atual.

Inclusive, ao compreender a reutilização como uma ação sustentável, nomeada pelas autoras como *teoria circular*, Cardoso de Matos e Lourencetti (2021), analisaram dois casos em Paris, na França, que apresentaram intervenções diversas: o Musée d'Orsay (estação convertida em 1980 para espaço de manifestações artísticas); e Promenade Plantée (parque linear criado sobre um antigo viaduto ferroviário)[6]. Contudo, nos casos apresentados, concluíram que não há relação com a memória ferroviária:

> *even if the concern for the railway heritage seems to be the principal reason why these places were preserved, the railway memory associated to them was almost totally erased by their new use. Only recently the Musee d'Orsay started to be concerned to the building's past history. In the case of the Promenade Plantée, people cannot identify the pre-existence of rails right away if they do not know the history of that arrondissement or of the French railway* (Cardoso de Matos; Lourencetti, 2021, p. 22).

Além de análises voltadas para os reusos dos edifícios ferroviários, em grande parte exclusivos aos edifícios de passageiros/administrativos, nota-se que a identificação da preexistência, tanto material, quanto da história de sua função original são importantes para a memória ferroviária e fazem falta, mesmo em exemplos mais conhecidos, de grandes dimensões, e localizados em grandes centros urbanos.

Além do mais, a própria ferrovia é uma infraestrutura complexa que, para além dos edifícios que compunham as estações (edifícios de passageiros/administrativos, oficinas, casas, abrigos etc.), depende de muitos suportes materiais como: pontes, placas, passagens, vagões, trilhos, leitos, dentre outros tantos.

5 Termo utilizado pela autora citada.
6 Ver mais informações sobre os exemplos em: Cardoso de Matos; Lourencetti (2021, p.16).

Neste contexto, considera-se que as Ecopistas (Vias Verdes ou *Greenways*), tema principal deste estudo, são uma forma importante de refuncionalização de leitos ferroviários desativados, mas conforme são concebidas - assim como a reutilização de edifícios isoladamente - nem sempre são suficientes para tornarem-se suporte da memória ferroviária.

Sendo assim, ao analisar mais especificamente a Ecopista de Mora (antigo Ramal que ligava esta cidade a Évora, Portugal), o artigo tem como objetivo principal contribuir para que esta via seja tratada como um sistema, e que cumpra com o objetivo de valorizar o patrimônio local construído, como previsto na Declaração de Lille (2000), principal referência para as organizações das *greenways*.

Para tanto, a partir de uma metodologia de caráter qualitativo, o texto foi estruturado por síntese bibliográfica, com a definição das *greenways* e ecopistas, destacando alguns casos de estudo relevantes, além de um levantamento de campo na Ecopista de Mora, que será descrita em conjunto com fotografias do seu estado atual, a fim de possibilitar sua análise e principais considerações.

As Ecopistas como forma de valorização de ramais ferroviários desativados

O início das Greenways e alguns casos internacionais

Conforme cada país e seu contexto, há uma denominação para os parques lineares, especialmente concebidos para rotas de tráfego lento (pedonal, cicloviário, misto etc.), muito conhecidos por *greenways.* Segundo Ribeiro (2024, p. 344), esta tipologia na "Grã-Bretanha recebe a designação de railway paths, nos Estados Unidos de rails-trails, vías verdes na Espanha e chemin du rail na Bélgica e na França". Suas formas, são, geralmente, definidas pelos eixos lineares de canais e rios, ou infraestruturas (como as ferrovias).

Neste trabalho adotaremos para o termo, principalmente, a referência da Declaração de Lille, de setembro de 2000, rumo à *Rede Europeia de Vias Verdes* (AEVV, 2000), definindo-as como:

> *Communication routes reserved exclusively for non-motorized journeys, developed in an integrated manner which enhances both the environment and quality of life of the surrounding area. These routes should meet satisfactory standards of width, gradient, and surface condition to ensure that they are both user-friendly and low-risk for users of all abilities. In this respect, canal towpaths and disused railway lines are a highly suitable resource for the development of greenways.* (AEVV, 2000)

Pode-se dizer que esta Declaração é uma importante consequência da criação da Associação Europeia de Vias Verdes (AEVV), ocorrida dois anos antes, em Namur (Bélgica) e que, certamente, incentivou a proliferação das vias verdes em vários países europeus na década seguinte.

Contudo, trabalhos anteriores apontam a evolução do conceito e sua possível origem. Searns (1995), identifica três gerações de *greenways*, incluindo exemplos que ainda não possuiam esta denominação. A primeira delas, compreendida no extenso período entre 1700 e 1960, é denominada por ele de "ancestral greenways" (Searns, 1995, p. 66) como os boulevares europeus, que ligavam pontos das cidades a partir dos eixos lineares (como as ruas), frequentemente arborizados[7].

A segunda delas é, provavelmente, a mais próxima do conceito adotado posteriormente pela Associação Europeia de Vias Verdes. De acordo com o autor, entre 1960 e 1985 passaram a ser concebidos caminhos para deslocamentos não-motorizados, orientados por leitos ferroviários, rios, ou aspetos do território muito relacionados à vegetação (Searns, 1995, p. 66). A partir desta data, as *greenways* passaram a ser concebidas com ênfase no ecossistema, contribuindo para a preservação dos habitats, para a drenagem urbana e para aspectos educacionais, conformando a terceira geração (Searns, 1995, p. 66).

Nesta evolução das *greenways,* um aspecto importante foi o aproveitamento de antigos eixos ferroviários, já que os eixos hidroviários eram adotados com maior frequência. Principalmente levando em consideração que em muitos países, a partir da década de 1960, a preferência às rodovias levou ao abandono de caminhos de ferro, fazendo surgir uma nova tendência, o movimento *Rails-to-Trails*[8] (Searns, 1995, p. 70), que poderia ser traduzido como *Trilhos para Trilhas*.

> *Whereas many urban greenway corridors follow waterways including rivers, streams, shorelines, and canals, another type of corridor came on the sceneabandoned railroads. Like drainage ways and canals, railroad corridors offer pre-established swaths through the landscape. The grades are gentle and, like drainages, the routes often go under or over barriers such as highways, creeks, steep hills or other obstructions. The track corridor provides the 'way' and the adjacent undeveloped, vegetated, strips of railroad ownership provide the 'green'* (Searns, 1995, p. 70).

É, particularmente, na conversão dos leitos ferroviários que se concentra este artigo. Mais do que isso, se trata de uma análise sobre a valorização dos elementos ligados à ferrovia nos projetos já implantados. Neste sentido, a fim de contribuir para a discussão acerca do caso específico, serão brevemente apresentados alguns exemplos internacionais paradigmáticos[9].

O primeiro, é um exemplo reconhecido quando se trata de reaproveitamento de eixos ferroviários em parques lineares. Localizado em uma área completamente urbanizada de Nova Iorque, Estados Unidos, o *High Line Park* se acomoda em uma via elevada da antiga *West Side Elevated Line,* que dos anos 1930 a 1960 encontrava-se totalmente operacional, mas, até 1980, seu declínio foi acompanhado por pedidos de demolições, que acabaram ocorrendo em alguns trechos (High Line, s./d.).

As extensões da via elevada que se mantiveram estavam espontaneamente vegetadas algumas décadas depois, o que foi visto por Joshua David e Robert Hammond como

7 *The River Seine in Paris offers another important archetype for greenways. In Roman times, when the banks of the Seine were first settled, the notion of a corridor linking key elements of Paris was started. Over two millennia, this concept evolved and, in modern times, the Seine-though not very green-ties together many Parisian landmarks including the Louvre, the Tuileries Gardens, the Eiffel Tower and Notre Dame Cathedral. Parks, walkways and promenades help make the Seine one of the world's most popular pedestrianoriented corridors* (Searns, 1995, p. 68).

8 Tratando-se deste movimento, nos Estados Unidos, destaca-se a iniciativa da Rails to Trails Conservancy que, desde 1986, atua na busca de um sistema nacional de trilhas multiuso provindas da conversão de ferrovias abandonadas. Ver mais em: https://www.railstotrails.org/. Acesso em: 27 nov. 2024.

9 Destaca-se que as imagens de cada caso podem ser consultadas nas fontes referidas ao longo do texto. Isto justifica-se em respeito ao direito autoral.

um ponto a mais na importância da preservação e uso do local. Com isso, criou-se em 1999 a *Friends of the High Line*, uma organização sem fins lucrativos, prezando o funcionamento do parque e que, ainda hoje, é responsável pela sua manutenção (High Line, s./d.).

O projeto concebido pela equipe composta por *James Corner Field Operations; Diller Scofidio + Renfro; e Piet Oudolf*, teve sua execução dividida em seções inauguradas entre 2009 e 2014. Além disso, outros espaços de contemplação e de conexões com a cidade foram inaugurados em 2019 e 2023. De modo geral, conta atualmente com aproximadamente 2,3km que, inclusive, atravessam edifícios de antigas fábricas que eram acessadas diretamente pela linha (High Line, s./d.).

Apesar de sua extensão relativamente limitada, e de se localizar no grande centro urbano de Nova Iorque, o que se propõe destacar no caso do *High Line Park* é a escolha de manter alguns vestígios da estrutura preexistente, essencialmente ferroviária. Sem adentrar nos aspectos paisagísticos e na disposição dos pisos (muito diferente das ciclovias adotadas na maior parte das *greenways*), reconhece-se que ali era um caminho de ferro.[10]

> *Construction began with removing everything on the structure, including rail tracks, gravel ballast, soil and plantings, debris, and a thin layer of concrete. As each section of rail track was removed, it was tagged, surveyed, and stored—many of the rails and other artifacts were returned to their original locations and integrated into the landscape design* (High Line, s./d.).

Já em contexto europeu, entre os tantos exemplos de greenways da região da Andaluzia, na Espanha, existe a *Via Verde de La Sierra,* que ocupa parte da antiga ferrovia *Jerez-Almargen.* Com aproximadamente 36,5km, é gerida pela *Fundación Via Verde de la Sierra,* criada em 2000, e que se localiza em um antigo edifício ferroviário (casa do guarda da estação) em Porto Serrano, Cádiz.

O percurso tem início justamente na estação de Porto Serrano, onde atualmente funciona um restaurante e alojamento. Em seu ponto inicial, há estacionamentos, algumas placas indicativas e é possível alugar bicicletas. Segundo a Fundação, a rota passa por quatro viadutos, trinta túneis, e cinco antigas estações, elementos materiais que compõem a história ferroviária (Fundación Via Verde De La Sierra, s./d).

Do total de estações, apenas uma não foi reabilitada, sendo que, além de Porto Serrano, os edifícios de Coripe e Olvera, que se localizam na metade e no final da rota, respectivamente, também se tornaram hospedagem com serviço de restaurante.
Há também o *Centro de Interpretação e Observatório Ornitológico do Peñón de Zaframagón*, instalado na estação de mesmo nome, no qual é possível observar as aves e aprender sobre a *Reserva Natural Peñón de Zaframagón*, paisagem que circunda a *greenway* (Fundación Via Verde De La Sierra, s./d). Próximo a este Centro, um antigo armazém foi ocupado como Centro de Recepção de Visitantes e uma cantina.

Por fim, mais relacionado à história e organização da *greenway,* foi inaugurado o *Centro de Interpretação Vía Verde de la Sierra*, próximo à estação de Olvera, que também conta com loja de artigos relacionados à rota. Este espaço é importante, pois compreende alguns aspectos históricos da ferrovia preexistente. Nota-se que não há a presença dos antigos trilhos.[11]

Esta *greenway* foi reconhecida com diversos prêmios atribuídos pela *Associação Europeia de Vias Verdes*, incluindo sua adaptação para Acessibilidade Universal. Isto abarca o tipo de pavimentação, os principais edifícios, a localização de estacionamentos em pontos estratégicos, mobiliário, e até disponibilidade de algumas bicicletas adaptadas.

Por último, apresenta-se brevemente o caso da pequena *greenway* de Modena-Sassuio, na Itália. Este exemplo baseia-se no estudo de campo realizado por Ribeiro (2024), no qual o autor apresenta um ponto fundamental para este artigo: um piso atual que remete aos trilhos, mesmo que não haja sua presença física.

Segundo o autor, no início dos anos 2000 foi inaugurado o parque linear, com apenas 600 metros de distância, o que de acordo com suas análises: “fica reduzido a um projeto pontual que não abrange todo o perímetro urbano que essa antiga linha percorreu e, também, não se conecta a outras ciclovias presentes na cidade” (Ribeiro, 2024, p. 345).

De acordo com o que foi apresentado por Ribeiro (2024), a diferença de cores e materiais do piso demarca o que seria a bitola dos trilhos anteriormente presentes[12]. Este foi o principal elemento que levou à escolha deste caso de estudo. Isto porque, frequentemente, para a execução de *greenways*, os trilhos, elemento imprescindível no caminho de ferro, acaba sendo visto como um empecilho.

Seja simplesmente para aproveitamento do leito, ou mesmo dos materiais dos trilhos em outras ferrovias ativas, ao desconsiderá-los, as *greenways* perdem elementos importantes para a valorização do patrimônio ferroviário. Em casos de antigas ferrovias nas quais os trilhos já não existam há algum tempo, a recolocação de elementos (provindos de outros lugares) estaria, de um modo geral, descontextualizada. Neste sentido, pode-se lançar mão de outros instrumentos que enquadram a história local.

Contudo, ressalta-se que nenhum desses elementos de forma isolada é capaz de demonstrar o sistema ferroviário como um todo. Segundo Ribeiro (2024, p. 346), mesmo com os artifícios do piso e com uma placa que mencionava a ferrovia Modena-Sassuoio, o local não tem o devido reconhecimento pelos moradores e pelo Centro de Turismo.

As Ecopistas no Alentejo, Portugal

Em Portugal, as *Greenways* são denominadas como Ecopistas[13]. Segundo Batista (2015), “Portugal tem cerca de 750 km de linhas fora de uso, das quais cerca de 250 km são designados como ecopistas (Ciclovia, 2015 citado por Batista, 2015) sendo esse número uma simples referência, uma vez que o reaproveitamento de antigas linhas ferroviárias está em constante atualização” (Batista, 2015).

Nacionalmente, a *IP Património*, em conjunto com a administração pública e demais interessados, é responsável por analisar, acompanhar e divulgar questões relacionadas às Ecopistas. Segundo a IP aponta, ela foi contemplada em 2023 com o

10 Para mais informações sobre o projeto, bem como fotografias oficiais do High Line Park: https://www.thehighline.org/photos-videos/

11 As imagens da Via Verde de La Sierra podem ser consultadas em: https://www.fundacionviaverdedelasierra.es/la-via-verde-de-la-sierra-cadiz-sevilla/.
12 Ver fotografias do autor em: Ribeiro, 2024, p. 345.
13 No país, a marca “Via Verde” já era utilizada por uma empresa de cobrança automática de pedágios (portagem eletrônica, em Portugal).

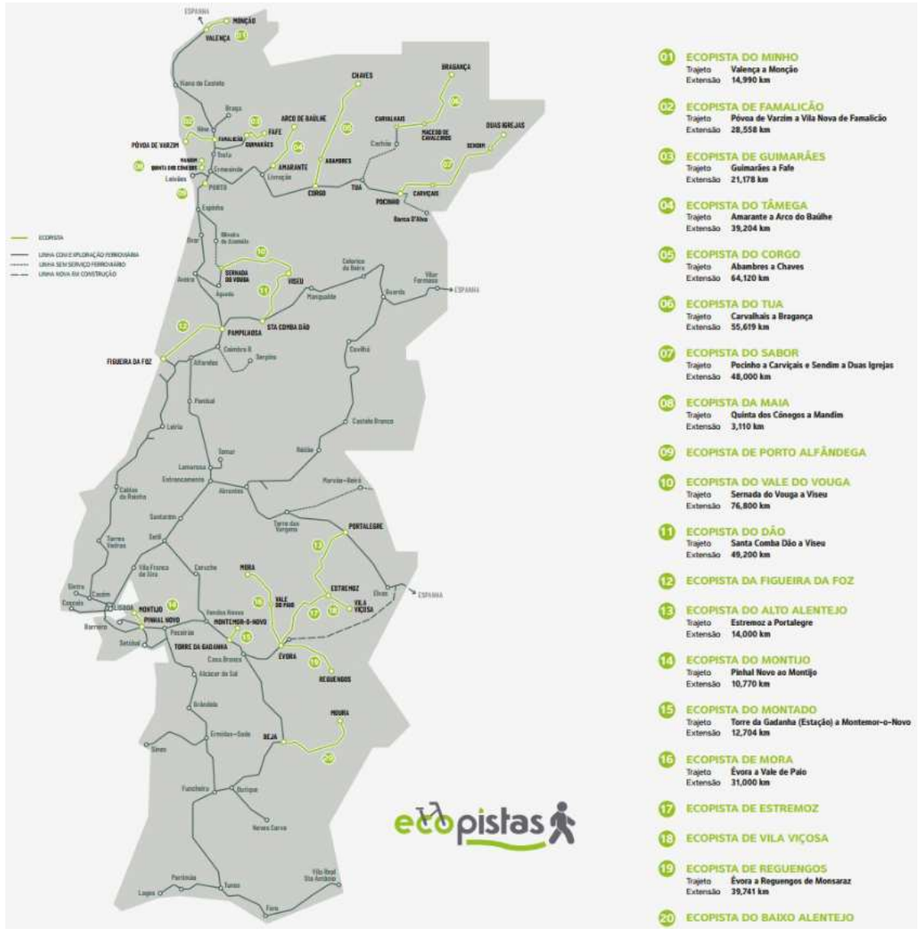


Figura 1 - Rede de Ecopistas em Portugal. Fonte: IP Patrimônio, s./d..

Prémio Nacional Mobilidade em Bicicleta por conta da realização do *Plano Nacional de Ecopistas*[14], e pelo *Prémio Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade* (IP Património, s./d.).

Tratando-se do Plano Nacional de Ecopistas (PNE), Rodrigues (2022, p.6) elenca como estratégias (nesta mesma ordem):

> **Promover e Preservar o património ferroviário**; Mobilizar Municípios e Comunidades Intermunicipais; Potenciar o desenvolvimento da economia local com **atores públicos e privados na reabilitação do património**; Consolidar o PNE como um ativo turístico estratégico de âmbito nacional, com forte vocação turística e de valorização do território; Disponibilização da infraestrutura através da subconcessão da plataforma de via; **Subconcessão de imóveis permitindo o surgimento de novas funcionalidades** e atividades promotoras de desenvolvimento económico e social local; Aposta na promoção das Ecopistas no turismo com bicicleta; Estimular o desenvolvimento de regiões que não são destino para o turismo "de massas"; Potenciar a fixação de atividades económicas nessas regiões que disponibilizem alojamento, alimentação e outros serviços aos turistas; Promover o turismo interno contribuindo para a redução das viagens turísticas de grande distância, diminuindo as emissões de CO2. (Rodrigues, 2022, p.6, grifo nosso).

Na Figura 1 é possível localizar as Ecopistas previstas em Portugal.

Tratando-se da Região do Alentejo, percebe-se que há uma quantidade considerável de Ecopistas (Ecopista do Alto Alentejo, Ecopista de Mora, Ecopista do Ramal de Vila Viçosa, Ecopista do Ramal de Reguengos, Ecopista do Baixo Alentejo e Ecopista do Montado), mesmo que a maioria não esteja concluída.

Ademais, neste contexto, se insere também o projeto da *Grande Rota do Montado*, que se integra *ao Pacto de Desenvolvimento e Coesão Territorial do Alentejo Central* (PDCT-AC), com incentivos do *Programa Operacional Regional do Alentejo* (CIMAC, 2020). Um dos seus principais objetivos é a "inclusão de quase 184,805 Km de canais ferroviários desativados (Ramal de Reguengos, Ramal de Vila Viçosa, Ramal de Montemor, Ramal de Mora e Linha de Évora)" (IP Património, s./d.).

A Grande Rota do Montado baseia-se nas características do território do Alentejo Central, nomeadamente, pelo seu agrossistema pastoril, dotado de Sobreiros e Azinheiras (árvores protegidas a nível nacional, sendo que do sobreiro advém a cortiça, muito utilizada na região) reforçando a identidade regional por meio de percursos que promovam seu reconhecimento e a valorização do património natural e cultural.

O Ramal de Évora à Mora: de ferrovia à ecopista

Breve contextualização

Considera-se que a história das ferrovias em Portugal teve início com a fundação da Companhia das Obras Públicas de Portugal, em 1844, que concebeu os primeiros estudos para a implantação do "Caminho de Ferro do Norte"[15]. Após alguns anos, mais precisamente em 1856, foi inaugurado o primeiro caminho de ferro no país, entre Lisboa e Carregado (Alegria, 1990).[16]

Já na década de 1860, a ferrovia alcança a região do Alentejo, sendo em 1863 inaugurado o troço entre Casa Branca e Évora, alcançando posteriormente Estremoz e Vila Viçosa. Destaca-se aqui a centralidade da cidade de Évora no Alentejo. Sua localização, bem como sua história, foi importante também para o desenvolvimento da malha ferroviária na região.

Inscrita em 1986 pela UNESCO, a cidade tem o seu Centro Histórico Listado como Patrimônio Mundial, visto que ele "foi moldado por mais de vinte séculos de história" (ICOMOS, 1986, tradução nossa). Seus vestígios urbanos, desde a ocupação romana, passando pelo domínio mouro, pelo período medieval, pelo Manuelino e Renascimento, demonstrados, por exemplo, com o conhecido Templo de Diana, a primeira e a segunda

14 Não foi possível encontrar na íntegra o Plano Nacional de Ecopistas, desenvolvido em 2001. Ele é citado no principal sítio informativo das Ecopistas pelo IP Património - Administração e Gestão Imobiliária, S.A, disponível em: https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas. Entretanto, foram consultados arquivos de apresentações como as de Silvestre (2012) e Rodrigues (2022), gestores do Plano Nacional de Ecopistas nos respectivos anos.

15 No entanto, esta Companhia, que encerrou em 1855, não concretizou a construção da ferrovia.

16 Maiores informações acerca do histórico dos caminhos de ferro em Portugal podem ser consultadas em: Abragão (1956) e Martins (1996).

muralha (nomeadas popularmente como “cerca velha” e “cerca nova”), edifícios como a Catedral, o Convento de São Francisco, o Colégio Espírito Santo, o Palácio Dom Manuel, bem como as casas brancas (caiadas) que fazem face às ruas tortuosas de pedra, dentre outros tantos vestígios do passado, são testemunhos da evolução urbana e de sua passagem/resistência ao longo do tempo.[17]

Dada a importância de Évora no território alentejano, os vestígios do século XIX também são consideráveis, mesmo que extrapolem o seu Centro Histórico. Um exemplo disto é a *Estrela de Évora*, designação para o desenho da malha ferroviária, que tem como centro a referida cidade, estendendo-se às pontas: Casa Branca (de onde havia chegado em 1863, conforme supracitado), Vila Viçosa, Reguengos de Monsaraz e Mora[18].

Esta última, conhecida como *Ramal de Mora*, é o principal recorte deste estudo. A abertura deste troço ferroviário se deu em duas partes. O primeiro, de Évora a Arraiolos foi inaugurado em 20 (vinte) de abril de 1907, e o segundo, até Mora, em 11 (onze) de julho de 1908 (Comboios de Portugal, s./d.). Tendo extensão aproximada de 59 km, passava pelas seguintes estações e apeadeiros com o respectivo “Ponto Quilométrico – PK”[19]: Évora PK116; Leões PK119; Louredo PK 123; Senhor dos Aflitos PK 124; PK 141; Vale de Paio PK 148; Pavia PK 159; Cabeção PK 167 e Mora PK 176.[20]

De modo geral, assim como em vários países, após a Segunda Guerra Mundial, as ferrovias em Portugal começaram a apresentar *déficits* em seu funcionamento, que são reflexos também da adoção cada vez maior de automóveis pesados e de passageiros, ou seja, uma preferência pelas rodovias (Ministério das Comunicações, 1951). Neste contexto, em 1950 a Linha de Mora passa a “Regime de Exploração Económica” (Comboios de Portugal, s./d.). Segundo Rocha (2018, p. 248):

> No início dos anos 70 do século XX já alguns dos apeadeiros se encontravam desativados, existindo apenas uma ligação diária. Na década seguinte (1987) o Ramal é encerrado definitivamente, acabando por todos os seus edifícios ficarem ao abandono e a linha acabou por ser desmantelada, na maior parte do seu percurso (Rocha, 2018, p. 248).

Após sua desativação, o Ramal de Mora ficou abandonado por mais de uma década. Contudo, a partir dos anos 2000, assim como vários caminhos de ferro em desuso, passou a ser foco de projetos como: a Ecopista, mais detalhada a seguir, e de concursos para reutilização dos edifícios ferroviários, como no caso do *Fundo Revive Natureza*.[21]

17 Os critérios considerados para a sua inscrição como “Patrimônio Mundial” pela UNESCO são os seguintes: “Critério (II): A paisagem urbana do Centro Histórico de Évora é um lugar único para compreender a influência exercida pela arquitetura portuguesa no Brasil, em locais como o Centro Histórico de Salvador da Bahia. Critério (IV): O Centro Histórico de Évora é o melhor exemplo de uma cidade da época de ouro de Portugal após a destruição de Lisboa pelo terramoto de 1755.” (ICOMOS, 1986, tradução nossa). Cabe então, destacar a relação entre Évora e a urbanização brasileira.

18 Dentre eles, o município de Évora tem a maior população, 56.596 habitantes, compreendendo doze freguesias. Vila Viçosa conta com 8.319 hab. (quatro freguesias), Renguengos de Monsaraz com 10.828 hab. (quatro freguesias) e Mora 4.978 (quatro freguesias) (CIMAC, 2021). Casa Branca é classificada como *aldeia ferroviária*, com aproximadamente 80 habitantes, localizada na freguesia de Santiago do Escoural, do município de Montemor-o-novo (Estação Cooperativa de Casa Branca, s./d.).

19 “Numa determinada linha-férrea, uma das formas de referenciar uma dada ocorrência ou instalação, é através do ponto quilométrico.” (Infraestruturas de Portugal, s./d.).

20 Há também, ao longo do caminho, alguns edifícios modestos com indicativos de “PN” e o seu respectivo quilômetro na linha. Segundo Infraestruturas de Portugal (s./d.), “PN” significa: “Travessia de nível do caminho-de-ferro com uma estrada nacional ou municipal. Abreviatura de Passagem Nivelada ou Passagem de Nível”.

A refuncionalização do Ramal como Ecopista

De acordo com Batista (2015), a inauguração da Ecopista de Mora ocorreu em 2005. Contudo, desde já deve-se deixar claro que o trajeto ainda não compreende toda a extensão do Ramal de Mora, que, conforme a IP Patrimônio (s./d.), tem extensão potencial de 59,145 km e atualmente possui 31 km. Considera-se hoje que a Ecopista tem um trajeto compreendido entre a cidade de Évora e Vale de Paio, estação localizada no Concelho[22] de Arraiolos, distrito de Évora, e não chegou até Mora.

A partir de um protocolo entre a REFER (Rede Ferroviária Nacional), posteriormente denominada Infraestruturas de Portugal (IP) e a Câmara Municipal de Évora, esta última se responsabilizou pelo trecho entre a cidade de Évora (sede do distrito no qual se localiza todo o ramal) e o limite do Concelho, em Nossa Senhora da Graça do Divor, sendo o restante responsabilidade dos Concelhos de Arraiolos e Mora.

Por se tratar de uma *greenway* inserida em uma cidade que tem seu centro histórico classificado pela UNESCO como patrimônio mundial, a Ecopista de Mora aparece no portal da Associação Europeia de Vias Verdes como um dos exemplares do projeto *Greenway Heritage*, que promove as vias verdes nos contextos de patrimônios reconhecidos pela UNESCO.

Apenas o trecho urbano de Évora (aproximadamente 4 Km), por se tratar também de uma via importante para mobilidade local, tem seu pavimento asfaltado (justificado pela acessibilidade), sendo o restante de saibro e alguns trechos em terra batida. Contudo, duas décadas após sua inauguração, percebe-se que a manutenção do trecho na zona rural é baixa. De acordo com a visita *in loco* realizada em novembro de 2024, a atual situação da Ecopista de Mora será descrita, a fim de instigar reflexões e contribuir para sua existência.

O percurso tem início na Rua do Timor, próxima ao Chafariz d’el Rei[23], em Évora. Não há nenhuma indicação de início da Ecopista de Mora no local, mas percebe-se uma edificação com a inscrição “PN K. 117,484”, ou seja, uma passagem de nível da ferrovia anteriormente instalada. O edifício cercado tem todas as suas janelas vedadas em alvenaria, mantendo apenas as vergas sobre elas.
Neste ponto há balizadores de madeira que impedem a circulação de automóveis, demonstrando ser uma pista exclusiva para ciclistas e pedrestres, além da placa “Circule pela direita”. A partir de então, a rota atravessa uma área repleta de habitações que ora se voltam para ela, ora fecham-se em muros. Entretanto, é perceptível a movimentação de utilizadores da ecopista.

Esta parte do percurso conta com equipamentos como as lixeiras, postes de iluminação e sinalização (quando atravessado por ruas). Ao percorrer a Ecopista é possível compreender a posição na qual que se localiza em relação à cidade. Exemplo disso é a perspectiva que se tem da antiga ponte de estrutura de ferro (por onde passava o comboio), acima da Av. Gago Coutinho. É importante ressaltar que, devido a um

21 REVIVE NATUREZA. Nas casas da nossa história. (s./d.). Disponível em: https://revivenatureza.pt/sobre/. Acesso em: 25 nov. 2024.

22 Concelho e distrito são divisões administrativas em Portugal, sendo que o distrito é composto por vários concelhos. Optou-se por manter esta nomenclatura utilizada no contexto português, já que o artigo se refere predominantemente a ele.

23 Monumento de 1497, construído por ordem do Rei Dom Manuel.

Figura 2 - Ecopista em Évora início (à esquerda) e ponte da Av. Gago Coutinho (à direita). Foto: Beatriz A. G. Rocha, 2024.

acidente com um caminhão em 2023, no ano de 2024 foi construída uma nova ponte diferente da original, com piso de madeira.

Passa-se, então, por outro edifício com indicação da quilometragem (PN) e notam-se também algumas placas de concreto, vestígios da antiga ferrovia, que aparecem isoladas no caminho. A partir de então, a paisagem urbana, constituída por edificações de gabarito médio e baixo, é tomada por uma grande estrutura industrial, a antiga fábrica dos Leões (Figura 3), construída em 1916 e convertida pela Universidade de Évora, em 2009, no Colégio dos Leões, que abriga os cursos do Departamento de Artes e de Arquitetura[24].

É importante ressaltar a relação deste complexo fabril com o próprio Ramal de Mora, já que, por se localizar de forma adjacente à linha, recebia e escoava mercadorias diretamente. Segundo Gonçalves; Medeiros e Tomé (2013), a compatibilidade das datas de reutilização da via e da fábrica como Universidade pode ser vista como uma "Contaminação Positiva" da Ecopista de Mora (Gonçalves; Medeiros e Tomé, 2013, p. 116).

> A Ecopista promoveu ainda transformações na respectiva envolvente urbana. Os edifícios adjacentes apresentam melhorias no seu estado de conservação e algumas alterações nas suas características, com portas que se abrem, comunicando directamente com o novo espaço público, e muros que crescem na procura da privacidade. A antiga Fábrica dos Leões foi alvo de reabilitação e reconvertida em Faculdade de Arquitectura da Universidade de Évora. Novos estabelecimentos comerciais surgem incrementando a actividade económica daquela área (Gonçalves; Medeiros e Tomé, 2013, p. 122).

Contudo, atualmente, esta relação não está indicada (por placas ou outro elemento de comunicação) durante o percurso, a não ser por quem já conhece a história da ferrovia e das imediações, ou por um observador atento às tipologias dos edifícios e ao considerável desnível que configurava as plataformas.

Por exemplo, do outro lado da via, há um edifício da antiga ferrovia com a inscrição "PN K 119,408", que também é um importante vestígio e está ocupado pelo "Clube de Cicloturismo Ferragial da Nora". Sem dar enfoque nas intervenções realizadas em seu interior, bem como os anexos externos (que são claramente identificados), este

24 De grande relevância para o tema do patrimônio industrial, a reconversão da fábrica em Universidade foi detalhada em: Cardoso de Matos; Palomares Alarcón e Quintas (2017).

Figura 3 - Ecopista em Évora com o Colégio dos Leões e o "Clube do Cicloturismo" Mora (à direita). Foto: Beatriz A. G. Rocha, 2024.

vestígio da história ferroviária aparenta ter um uso frequente, pois, apesar do nome, não se limita aos ciclistas, e oferece almoço e lanche ao público em geral.

Um pouco mais a frente, existe um antigo apeadeiro/ edifício de passageiros. É possível reconhecê-lo pelo seu exterior, por conta da inscrição "Leões" em sua fachada (que parece preservada), além do desnível de sua implantação para com a antiga linha ferroviária. Contudo, não é possível acessar seu interior, pois atualmente tem uso residencial. Ao lado, nota-se uma fábrica de maquinários agrícolas ainda em funcionamento.

Seguindo até Bacelo encontra-se o último trecho da Ecopista de Mora na zona urbana, onde ainda há pavimentação em asfalto e alguns pontos de descanso, com bancos e equipamentos urbanos. A partir de então, a ecopista ganha outras características que se estendem até o seu último ponto, conforme descrito a seguir.

Ressalta-se, mais uma vez, que este trabalho se volta para a valorização do patrimônio ferroviário. Com isto, os pontos de referência para a descrição da Ecopista de Mora são, principalmente, os bens do antigo Ramal Ferroviário. Portanto, o próximo marco neste percurso seria o apeadeiro Louredo. Contudo, sua visita é inviável atualmente, já que se tornou propriedade intramuros.

O próximo ponto de referência é o conjunto da estação da Graça do Divor, com edifício de passageiros e administrativo, antigo armazém e abrigo da bomba d'água em estado de abandono. Apesar de não ter uso atualmente, notou-se uma quantidade relevante de ciclistas, alguns de volta para Évora, outros apenas descansando para continuar o percurso.

Além de sua relativa proximidade com a área urbana de Évora, a antiga estação se localiza a poucos quilômetros da freguesia de Nossa Senhora da Graça do Divor, a qual deve o nome. Supõe-se que essas distâncias ajudem no movimento do entorno da estação, apesar de o antigo Ramal de Mora não atravessar a área urbana da freguesia. Na descrição da Ecopista disponível no site da IP Patrimônio há como sugestão "uma paragem na aldeia da Graça do Divor, onde vale a pena percorrer o casario antigo" (IP Património, s./d.)

Neste ponto, a Ecopista encontra-se como uma estrada de terra e há presença de alguns elementos de apoio como: lixeira, bicicletário para estacionar e um suporte do que, provavelmente, era uma placa da Ecopista, mas que não está lá atualmente, o que indica falta de manutenção.

Figura 4 - Antigo Armazém da Graça do Divor (sem cobertura), ao lado, equipamentos da Ecopista (lixeira e suporte do que provavelmente era uma placa) e abrigo da bomba d'água). Foto: Beatriz A. G. Rocha, 2024.

Continuando o percurso que, em alguns momentos acaba por demonstrar vestígios da ferrovia, como pequenas pontes, viadutos e placas, a próxima parada é na antiga estação de Arraiolos. Conforme demonstrado pelas fotos, este é um complexo que abriga um edifício de passageiros/administrativo maior do que os casos anteriores (com um corpo central composto por dois pavimentos e uma ala térrea em cada lado, simetricamente), além de um armazém, alguns barracões, uma caixa d'água metálica e outras edificações que, provavelmente eram residências de funcionários.

Todos os edifícios do complexo estão abandonados atualmente. De acordo com um levantamento feito para esta pesquisa, havia um projeto para transformar o espaço em uma Unidade Hoteleira no ano de 2021[25], algo que não teve procedimento. Há, no entanto, a pintura "ecopista" no próprio corpo do edifício, além de mobiliário para descanso e, finalmente, a placa informativa ainda intacta.

A partir deste ponto, os imóveis que compunham as estações do Ramal até Mora, nomeadamente: Vale de Paio, Pavia e Cabeção, atualmente abandonados, estão compreendidos no *Fundo Revive Natureza*, um programa em conjunto com a IP Patrimônio que, a partir de concursos, visa a concessão dos edifícios de Domínio Público Ferroviário para fins turísticos (especialmente hotelaria), sendo que os eleitos para a exploração também devem ficar responsáveis pela requalificação do bem[26].

O complexo da Estação de Vale de Paio, que compreende, além do edifício de passageiros, um armazém (ou cais coberto), instalações sanitárias e uma antiga habitação de funcionários, tem todos os seus imóveis atualmente sem cobertura, o que aumentou o seu estado de degradação.

Este é o que se considera o último ponto do trecho da Ecopista concluída. Contudo, como observa-se pelas fotos, não há infraestrutura que o comporte como área de descanso e retorno ao ponto inicial. Segundo relatado por utilizadores da ecopista[27], a partir dali, fica inviável continuar o trajeto do antigo ramal ferroviário. Este também é o último ponto compreendido entre os concelhos de Évora e Arraiolos.

25 Ver, por exemplo, a notícia divulgada pelo Portal do Município de Arraiolos, acessada em 03 dez. 2024, disponível em: https://www.cm-arraiolos.pt/arraiolos-investimento-recupera-antiga-estacao-ferroviaria/.
26 Os antigos imóveis ferroviários incluídos no Programa Revive Natureza são casos a serem estudados na pesquisa de doutorado em desenvolvimento. Espera-se que as considerações sobre eles sejam publicadas em breve, visando melhor conhecimento sobre a iniciativa, e como ela pode contribuir para o reuso do patrimônio ferroviário.
27 Em conversa informal no dia 21 de novembro de 2024.

Figura 5 - Ecopista em Arraiolos: ponte chegando à estação (à esquerda), edifícios ferroviários (centro) e placa informativa da Ecopista (à direita). Foto: Beatriz A. G. Rocha, 2024.

As próximas estações se localizam no concelho de Mora, sendo que Pavia e Cabeção, apesar de incluídas no *Revive Natureza*, ainda estão abandonadas e em avançado estágio de degradação. Não é mais possível analisar a relação com o antigo leito ferroviário, pois, conforme descrito, a Ecopista não foi implantada.

Contudo, a última parada do Ramal de Mora merece destaque, pois recebeu novo uso. Localizado na zona urbana de Mora, o conjunto ferroviário tornou-se o *Museu Interativo do Megalitismo de Mora*. Segundo Rocha (2018, p. 247), a criação de um museu para valorização do megalitismo presente na região, especialmente na freguesia de Pavia, era uma discussão de décadas.

Após algumas tentativas frustradas em Pavia, a autarquia de Mora, que já visava a recuperação da antiga estação ferroviária, resolveu unir os dois projetos em um só, ou seja: reutilizar o espaço ferroviário como Museu do Megalitismo (Figura 7). A partir de um concurso público lançado em 2014, o projeto arquitetônico para adequação do espaço ficou a cargo do escritório *CVBD Arquitetos Associados* e foi inaugurado em 2016 (Rocha, 2018).

Para além dos imóveis ferroviários existentes (edifício de passageiros/administrativo e armazém), foram adicionados dois novos blocos nas laterais dos antigos edifícios, com predominância de concreto e chapas metálicas nas fachadas. O edifício de passageiros é o espaço de entrada do museu onde estão: a recepção, uma biblioteca e sanitários; além de abrigar os trabalhos administrativos no pavimento superior. O armazém tornou-se um salão multiuso, e foi modelado, principalmente, para abrigar jogos e atividades para crianças e jovens.

Um dos blocos novos acolhe então, os espólios do megalitismo regional com uma sala ampla e mobiliário de madeira que remete às curvas de nível, além de estabelecer a organização da exposição. O outro bloco, junto a uma esplanada, foi elaborado para uma cafeteria.

Os quatro edifícios do conjunto são interligados por um longo corredor na fachada posterior, onde se localizava a plataforma de embarque. O corredor tem as laterais vedadas por chapas metálicas vazadas, com desenhos triangulares que "pretendem representar a decoração das placas de xisto alentejanas" (Rocha, 2018, p. 248).

De acordo com Rocha (2018, p. 247), "A instalação do museu neste local resultou de negociações e do estabelecimento de um protocolo entre a autarquia e a REFER, que envolveu não só a parte edificada, mas também a recuperação do espaço das linhas, como área verde e de lazer". A área verde referida ocupa o antigo pátio ferroviário, por onde a linha passava. Atualmente, não há nenhum vestígio dos trilhos no local, agora

Figura 6 - Conjunto da estação de Vale de Paio. Foto: Beatriz A. G. Rocha, 2024.

ocupado pelo *Parque Urbano de Mora*.

Tendo em vista que o foco principal deste trabalho é analisar a reutilização dos bens ferroviários a fim de valorizá-los, é importante considerar a sobreposição da narrativa do Museu do Megalitismo em relação ao complexo ferroviário. É inegável a importância do uso deste edifício, bem como da valorização do patrimônio relacionado ao megalitismo na região. Contudo, percebe-se que a ferrovia é pouco mencionada no local (através de placas informativas, por exemplo).

Compreende-se, também, a necessidade de acesso entre os edifícios, suprida no projeto arquitetônico pelo corredor fechado com placas metálicas vazadas. Entretanto, nota-se que a relação fundamental da plataforma de embarque com o pátio ferroviário tornou-se praticamente imperceptível, já que as placas metálicas formam uma barreira entre os edifícios e o parque urbano ao fundo (que os triângulos desenhados não transpõem).

Outras considerações podem ser feitas acerca destes imóveis ferroviários que receberam nova função, assim como tiveram seus interiores moldados a ela, mas a que se destaca neste artigo é a descontinuidade da Ecopista até chegar ao último ponto do Ramal de Mora, sendo que a rota não é ao menos identificada no contexto da estação ferroviária de Mora.

Contribuições para a Ecopista de Mora

De acordo com a breve análise da situação atual da Ecopista de Mora, pretende-se fazer algumas considerações a fim de contribuir para a valorização do patrimônio ferroviário e sua memória, tanto no trecho já implantado da Ecopista, quanto na porção a ser concluída. Isto porque, apesar de algumas carências, entende-se que esta é uma iniciativa com muito potencial.

Observa-se que, apesar de não haver mais trilhos no local e, muito provavelmente terem sido retirados na implantação da Ecopista para serem aproveitados em outras ferrovias em funcionamento, a utilização de seu leito beneficia a ligação de povoamentos a partir de transporte não mecanizado, separando o fluxo dos automóveis, algo que poderia gerar mais segurança e fomentar o cicloturismo.

Contudo, ao desassociar este leito dos imóveis que o circundam, especialmente as estações e armazéns, já que estão em sua maioria abandonados, o trajeto torna-se isolado e pouco confortável. Considera-se então, que estes edifícios poderiam ser reutilizados como pontos de apoio para o percurso.

Figura 7 - Antigo conjunto da estação de Mora, atual Museu Interativo do Megalitismo (com anexos construídos) Vistas frontal e posterior. Foto: Beatriz A. G. Rocha, 2024.

É claro que esta reutilização deve atentar-se às características de cada bem, a fim de que elas sejam preservadas. O novo uso deve ser benéfico para a passagem do edifício ao longo do tempo, e não pode transformá-lo em algo completamente desconexo de seu contexto.

Entretanto, sem aprofundar nas especificidades dos projetos arquitetônicos e de restauro, observa-se que os novos usos (pontos de apoio para as Ecopistas) poderiam ser adotados de acordo com as tipologias de estações, apeadeiros e armazéns existentes. Ou seja, estabelecer novas funções a partir do tamanho do edifício, da divisão de ambientes, das aberturas e outras características, para que os imóveis não tivessem que passar por grandes intervenções e contemplassem a maior quantidade de usos ao longo da linha, como, como por exemplo: estadia, lazer, bares e restaurantes, sanitários, pontos de informação, museus etc.

A *Via Verde de La Sierra,* apresentada neste trabalho, é um exemplo desta variedade de usos, que se adaptam aos edifícios existentes, considerando as demandas dos utilizadores da ecopista ao longo do percurso. Além disso, o Centro de Interpretação implantado na Via Verde, deve ser destacado como uma referência para a Ecopista de Mora, pois considera-se a importância de reunir os dados sobre o antigo Ramal ferroviário na região e reforçar que ali passava a ferrovia.

Neste sentido, é fundamental que ao longo do trajeto a história da ferrovia esteja mais explícita, como em placas e textos informativos, inclusive nos edifícios que receberem novos usos, como é o caso do Museu do Megalitismo. As ações projetuais também devem estar atentas a isso.

O caso da *greenway* na Itália, apresentado anteriormente, é um exemplo de como a paginação de piso pode remeter aos trilhos sem necessariamente usá-los (como foi no High Park, Estados Unidos). Isto porque, no caso da Ecopista de Mora, os trilhos foram retirados há pelo menos uma década, seu retorno seria impraticável e a substituição, provavelmente, descontextualizada. Contudo, eles já estiveram ali e isso merece ser informado.

Considerações Finais

Enfim, estes são alguns direcionamentos que podem melhorar o estado atual da Ecopista de Mora e contribuir para o trajeto que ainda deve ser implantado. Além disso, entende-se que a classificação de uma Ecopista como concluída não deve estar restrita à distância do percurso, mas deve considerar também a qualidade do trecho. Neste sentido, é importante ressaltar que a qualidade não depende apenas do tipo de

pavimento, das dimensões da pista, da quantidade de espaços de descanso e outros atributos. De acordo com a Declaração de Lille, é importante que a *greenway* valorize o patrimônio construído do local em que ela se implanta.

Apesar da declaração abordar este objetivo vagamente, se tratando de uma referência fundamental para as *greenways*, e compreendendo os bens ferroviários existentes no local, pretende-se, com este artigo, reforçar a importância da valorização da memória ferroviária, para além do novo uso (ciclovia).

Tratando-se dos novos usos aos imóveis, observa-se que a diversidade ao longo do percurso, adequada à tipologia dos bens ferroviários, pode muito contribuir para a Ecopista. Ademais, mesmo com a implantação de museus nas estações ferroviárias, deve-se atentar ao histórico do edifício e suas características, a fim de contextualizá-lo. Enfatiza-se que as iniciativas de refuncionalização de ferrovias desativadas (e que não têm previsão de funcionarem novamente) pode beneficiar tanto a população residente em sua proximidade quanto à preservação do patrimônio ferroviário.

Em relação ao caso de estudo, reconhece-se que a Ecopista de Mora pode auxiliar na valorização do patrimônio industrial (ferroviário) que fez parte de pequenas cidades centenárias, mas frequentemente ficam à margem das políticas de patrimônio. No caso de Évora, por exemplo, uma cidade que tem seu centro histórico classificado pela UNESCO, a ferrovia também teve um papel considerável na história e desenvolvimento local, portanto, merece atenção.

Por fim, considera-se que a refuncionalização dos percursos ferroviários ainda não é prática frequente Brasil e, devido à considerável quantidade de ferrovias desativadas no país, este é um tema relevante e deve ser cada vez mais discutido. Neste sentido, tanto a apresentação de casos bem-sucedidos, quanto as análises e direcionamentos acerca de exemplos com algumas carências, podem contribuir ao contexto brasileiro.

Agradecimentos

Este artigo foi possibilitado pelos recursos da Bolsa de Pesquisa de Estágio no Exterior da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (BEPE/FAPESP, Processo nº 2024/16087-2) junto ao centro de investigação CIDEHUS da Universidade de Évora. O estágio faz parte de uma pesquisa de doutorado em desenvolvimento junto à Universidade de São Paulo, com fomento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP, 2022/08609-3).

Referências

ABRAGÃO, Frederico de Quadros. *Caminhos de Ferro Portugueses – Esboço da sua História*. Lisboa: Edição do Centenário, 1956.

AEVV (Associação Europeia de Vias Verdes). *Declaração de Lille*. Lille, 12 set. 2000. Acessado em 14 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.aevv-egwa.org/lille-declaration/.

ALEGRIA, Maria Fernanda. *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*: as Vias e o Tráfego. Lisboa: Centro de Estudos Geográfico, 1990.

BAETA, Rodrigo Espinha; FERNANDES, Ana Veronica Cook. A questão do uso e do reuso em alguns juízos teórico-críticos sobre o restauro. *ARQUITEXTOS*, São Paulo, v. 246, p. 1, 2020.

BATISTA, Raúl Manuel Gomes. *O Aproveitamento de Antigas Infraestruturas Ferroviárias em Meio Urbano* - As ecopistas como exemplo. Dissertação (Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano) - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2015.

BRANCO, Jorge. *Estações ferroviárias portuguesas em postais ilustrados antigos*. Lisboa: Livros Horizonte, 2006.

CARDOSO DE MATOS, Ana LOURENCETTI, Fernanda de Lima. Dos Reusos do Património Ferroviário às Estratégias da sua Integração na Paisagem Urbana. In: *Actas VII Congreso sobre Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España*, 2017, p. 256-262. (ISBN: 978-84-945966-5-0). Acessado em 14 nov. 2024. Disponível em: https://rdpc.uevora.pt/handle/10174/21247.

CARDOSO DE MATOS, Ana LOURENCETTI, Fernanda de Lima. Reusing railway infrastructures in the spirit of circular theory. A contribution to an operational concept. *VITRUVIO - International Journal of Architectural Technology and Sustainability*, 2021, 6(1), pp. 12-23. https://doi.org/10.4995/vitruvio-ijats.2021.15487. Acessado em 14 nov. 2024.

CARDOSO DE MATOS, Ana; PALOMARES ALARCÓN, Sheila; QUINTAS, Armando. La rehabilitación de la fábrica de massas Leões y su transformación en Escola de artes y arquitectura de la universidad de Évora (Portugal). In: *IV SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMONIO DE LA ARQUITECTURA Y LA INDUSTRIA*: Paisaje Y Patrimonio de la Industria de la Alimentación. Madrid: Aula de Formación: Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico e Industrial, p. 329 – 346, 2017.

CARDOSO DE MATOS, Ana; PINHEIRO, Magda de. (org.). *História, património e infraestruturas do caminho de ferro*: visões do passado e perspetivas do futuro. Lisboa: CEHC-IUL - Centro de Estudos de História Contemporânea; Barreiro: Câmara Municipal do Barreiro, 2014.

CIMAC (Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central). *Grande Rota do Montado*, 2020. Acessado em 19 nov. 2024. Disponível em: https://www.cimac.pt/grande-rota-do-montado/.

CIMAC (Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central). *Municípios Associados*, 2021. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.cimac.pt/cimac/municipios-associados/.

CITRON, Rafaela Simonato. *Patrimônio industrial, uso e habitação*: Londres, Porto Alegre, Recife e Rio de Janeiro. 2024. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024. doi:10.11606/T.16.2024.tde-13052024-162249.

COMBOIOS DE PORTUGAL. *Cronologia | CP - Comboios de Portugal*. Acessado em 15 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO DO ALENTEJO. *Análise da evolução do transporte ferroviário na Região do Alentejo (1979-1983)*. Évora: Ministério do Plano e da Administração do Território, 1987.

ESTAÇÃO COOPERATIVA DE CASA BRANCA. *Casa Branca*. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: https://estacaocooperativa.cargo.site/CASA-BRANCA.

FUNDACIÓN VIA VERDE DE LA SIERRA. *Vía Verde de la Sierra - de princípio a fin*. Puerto Serrano, s./d. Acessado em 28 nov. 2024. Disponível em: https://www.fundacionviaverdedelasierra.es/la-via-verde-de-la-sierra-cadiz-sevilla/

GONÇALVES, Andrea; MEDEIROS, Valério; TOMÉ, Ana. Processos de contaminação positiva e regeneração urbana: um caso de estudo: a Ecopista de Évora. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 2013, núm. 10, pág. 115-133. Acessado em 29 nov. 2024. Disponível em: http://hdl.handle.net/2117/85155

HIGH LINE. *The High Line*. Nova Iorque, s./d. Acessado em 28 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.thehighline.org/

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL. *Terminologia: Rede Ferroviária*. Infraestruturas de Portugal, s./d. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/terminologia?letter=P.

ICOMOS (International Council of Monuments and Sites). *Historic Centre of Évora*. ICOMOS: World Heritage List n° 361, 1986. Acessado em: 18 nov. 2024. Online. Disponível em: https://whc.unesco.org/en/list/361/.

IP PATRIMÔNIO. *Ecopistas*. Portugal, s./d. Acessado em 14 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização*: problemas teóricos de restauro. 2. ed. Cotia: Ateliê, 2018.

MARTINS, João Paulo [et al.]. *O caminho de ferro revisitado*: o caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES. *Decreto Lei nº 38:246,* de 9 de maio de 1951. Diário da República: Portugal, 1951. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: https://files.diariodarepublica.pt/1s/1951/05/09000/03150326.pdf.

PIMENTA, Vânia Amorim. *Arquiteturas revisitadas*: reabilitar para habitar o património ferroviário. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – especialização em Interiores e Reabilitação do Edificado, Universidade de Lisboa.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. *Estrada de Ferro Araraquara: entre as invisibilidades e as potencialidades em torno de complexos ferroviários do Noroeste paulista.* 2024. Tese (Doutorado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

ROCHA, Leonor. Museu Interativo de Mora: o primeiro museu de megalitismo em Portugal. In: *Anuário do Património*. 3. Lisboa: Canto Redondo, p. 247-251, 2018. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: http://hdl.handle.net/10174/23388.

RODRIGUES, Angela Rösch; CAMARGO, Mônica Junqueira de. O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. *Revista CPC*, São Paulo, Brasil, n. 10, p. 140–165, 2010. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i10p140-165. Acessado em 14 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/15664.

RODRIGUES, Paulo. *Plano Nacional De Ecopistas*. IP Património e o Turismo de Portugal. 21 jun. 2022. Slides da Rede de Parceiros Ecopistas de Portugal. 26 slides. color. Acessado em 14 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/inline-files/IPP_1.%C2%BA%20Encontro%20Rede%20de%20Parceiros%20Ecopistas%20de%20Portugal.pdf.

SEARNS, Robert. The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form. *Landscape and Urban Planning*. Denver: v. 33, p. 65-80, 1995. ISSN 0169-2046. https://doi.org/10.1016/0169-2046(94)02014-7.

SILVESTRE, Luis Manuel Santos. *Plano Nacional De Ecopistas*. Monção (Convento dos Capuchos Hotel Rural). Comunidade Intermunicipal do Alto Minho. 25 set. 2012. Slides do Seminário Percursos Verdes e Ecoturismo: Sustentabilidade e Potencialidades. 37 slides. color. Acessado em: 14 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.cimaltominho.pt/fotos/editor2/cimaltominho/gca/apresentacao_luis_silvestre.pdf.

parede branca

Acervo: Manoela Rufinoni.

RUÍNAS
Processos criativos

***Allan André Lourenço*[1]**

Ao eleger a ruína como símbolo do século passado, o psicanalista Gérard Wajcman (2001) a define como o "objeto dos restos do objeto", algo que encapsula a passagem do tempo e a transitoriedade da existência. Marcada pelo abandono e consumida pela memória, a ruína é inseparável de sua experiência temporal constitutiva, configurando-se, assim, como um "objeto mortificado". Embora próxima da morte, ela persiste, antes de tudo, como objeto – com suas rachaduras, fissuras e marcas do tempo. Seu valor transcende o peso econômico ou o uso original, fixando-se na memória que dela se alimenta incessantemente (Fig. 1).

O projeto Ruínas toma esse objeto como uma potência de legibilidade, como algo à espera de um descobridor. Para tanto, revisitamos alguns postulados situacionistas, fixando nas ruínas um motivo para a construção de situações. Em uma de suas publicações em jornais franceses, a situação é definida como um conjunto integrado de comportamentos no tempo (Knabb, 2006, p. 49), ou seja, ações contidas em um cenário transitório. A ação situacionista, nesse sentido, orienta-se para uma atividade experimental capaz de conceber um campo temporário de ação favorável a um conjunto de desejos mais ou menos definidos. Guy Debord oferece alguns contornos metodológicos para atingir esses objetivos a partir de sua definição de psicogeografia:

> A psicogeografia se propõe a estudar as leis precisas e os efeitos específicos do ambiente geográfico, seja ele conscientemente organizado ou não, sobre as emoções e o comportamento dos indivíduos. O encantador e vago adjetivo "psicogeográfico" pode ser aplicado aos achados resultantes desse tipo de investigação, à sua influência sobre os sentimentos humanos e, de forma mais geral, a qualquer situação ou comportamento que pareça refletir o mesmo espírito de descoberta (Debord, 2006, p. 8).

As situações envolvendo as ruínas articulam-se em torno da angústia própria da temporalidade e da morte. Em seu movimento contínuo de queda, a ruína condensa em si mesma passado (o que já foi), presente (o que resta) e futuro (a morte). É em torno da ruína que se materializa, no espaço público, o esquema da queda; nela se concentram os aspectos temíveis do tempo, revelando-nos o tempo que fulmina. A ruína é a carnalidade do cenário urbano, que traz consigo todas as inconveniências da decomposição da carne: é fétida, sufocante, pestilenta.

O ensaio visa oferecer uma reflexão poética e crítica sobre as ruínas do patrimônio industrial, articulando experiências corporificadas nesses territórios com o legado teórico situacionista. Para tanto, a construção de situações ocorre em dois momentos interdependentes: primeiro, a preparação coletiva mobiliza referências à teoria da dérive de Guy Debord (1958) e às ideias de Raoul Vaneigem, sobretudo em Tratado de Saber-Viver para Uso das Novas Gerações (1967), por meio de pesquisa literária, arte visual, fotografia e vídeo. Vaneigem propõe a recusa ativa dos papéis sociais como condição para a libertação da vida cotidiana, encorajando gestos lúdicos, espontâneos e insurgentes capazes de romper a lógica do espetáculo. Esses elementos tornam-se agentes ativos na criação de uma ambiência que "habita" as ruínas, revelando seus efeitos psicogeográficos. Em um segundo momento, a apresentação expositiva – que combina videoarte, séries fotográficas e objetos – convoca o espectador a tomar uma postura crítica diante dessas montagens. Nessa fase, retoma-se a noção de espetáculo em Debord, mas também a proposta de Vaneigem de construir situações intensas que desestabilizam os roteiros impostos da vida social. A exposição se torna, assim, não apenas uma mostra de registros, mas um convite à criação de experiências estéticas.

Iniciado em 2024, o projeto já realizou três experiências situacionistas em Limeira, Americana e Piracicaba (em produção), no interior de São Paulo. Em cada cidade, três artistas – um responsável pelo roteiro poético dos vídeos, outro pela concepção dos objetos visuais e uma terceira pela captação de imagem – dedicaram em média seis horas, começando pela manhã, a percorrer de quatro a cinco territórios de ruínas, predominantemente industriais. Guiados pela deriva de Guy Debord (1958), mapearam afetivamente fachadas, interiores e vestígios arquitetônicos, deixando-se levar pelas "atrações do terreno" e pelos encontros fortuitos que emergiam desses espaços. Desafios como a logística de acesso aos locais, as variações climáticas matinais e a necessidade de adaptação rápida aos imprevistos reforçaram o caráter lúdico-construtivo da prática psicogeográfica. Ao final de cada fase, reuniram mais de cem fotografias e três horas de filmagens, cujo material é editado em montagem para exposição (Fig. 2).

Em Limeira, o percurso traçado pelos artistas foi realizado a pé, na região central da cidade. O trajeto começa nas ruínas da refinaria da Companhia de Açúcar União, uma vasta área que se estende por dois quarteirões. Um deles está completamente abandonado – onde funcionava o pátio dos caminhões –, enquanto no outro ainda restam vestígios do patrimônio industrial da antiga refinaria, embora o local seja resguardado por caseiros que impedem o acesso. A marca esteve presente na cidade por mais de cinquenta anos, encerrando suas atividades em 2007, quando cerca de 400 trabalhadores foram demitidos. Na época do fechamento, a refinaria pertencia ao grupo Nova América. A fábrica da União em Limeira foi desativada, e o prédio permanece abandonado até hoje.

Em 2007, segundo dados do IBGE, houve a promessa de retomada das atividades açucareiras no local, com a previsão de ocupação do prédio pela multinacional Worksheep, mas o projeto não se concretizou. Em 2010, o grupo português Fort Alimentos anunciou a reativação das operações no imóvel da Copersucar, o que também não ocorreu. A última notícia sobre a área data de 2018, quando o Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial Ambiental aprovou um projeto prevendo a construção de uma nova rodoviária e de um parque para a cidade (Fig. 3).

Com o impedimento de acesso à área pelos zeladores, uma das fotografias tiradas para o projeto (Figura 3) se destaca pela criação de uma metanarrativa em torno da ruína desse patrimônio industrial. A princípio, o edifício inacabado chama atenção pela sua estrutura e estado de conservação, apresentando-se como o objeto-ruína por excelência. No entanto, sua vista panorâmica foi possível apenas devido ao distanciamento forçado que impediu a fotógrafa de se aproximar desse objeto. O resultado é o flagrante de um olhar emoldurado por uma estrutura – também em ruínas – que se impõe no primeiro plano da imagem, fazendo com que os cacos de vidro criem uma laceração que divide a estrutura ao fundo. O jogo da criação dessa fotografia apresenta, assim, uma ruína encapsulada por outra ruína (Fig. 4).

1 Doutorando em Artes Visuais na Universidade Estadual de Campinas, na linha de pesquisa "História, Teoria e Crítica da Arte". É especialista em arte brasileira e latino-americana, com ênfase em arte moderna e contemporânea, políticas culturais e produção de artistas do Sul global. Como curador, produziu exposições de destaque no interior do estado de São Paulo.

O trajeto seguiu em direção ao centro da cidade, nas ruínas da Pittler Máquinas, onde a situação de abandono é completa. Restando apenas as edificações, os galpões industriais tornaram-se abrigo para pessoas em situação de rua e usuários de drogas. A localização privilegiada dos imóveis facilita o acesso desses públicos durante a noite, ao mesmo tempo que distanciam os transeuntes desses locais. A dinâmica de atração e repulsão desses ambientes é bem característica, especialmente na fotografia tirada de um desses galpões próximos à linha do trem que corta o centro da cidade (Figura 4). Na parede, os dizeres “aviso: não entre, perigo” contrastam com o regime de sombras que domina a imagem. Esse regime de sombra busca trazer à luz justamente o ponto cego do olhar, decorrente da constatação da intraduzibilidade do visível. A ideia de que a visão não é mais suficiente não pretende ser escondida, mas, pelo contrário, manifestada. O aviso traz à tona a obsolescência da visão, a sombra do olhar. Um regime ausente que revela que a visão não é suficiente, que as aparências enganam, que há mais do que vemos e que o que vemos não é tudo o que existe (Fig. 5).

Na cidade de Americana, algumas das ruínas industriais sobreviventes possuem histórias características que dialogam de forma única com a temporalidade: o nascimento e a morte de uma ruína. Em 2020, um incêndio de grandes proporções atingiu um complexo de fábricas que concentrava muitos prédios históricos de indústrias têxteis, no bairro Carioba. Tornada ruína por acidente, sua história recente permeia a memória coletiva dos habitantes da cidade como um desastre. Parte do local ainda está em funcionamento, contrastando com a paisagem de galpões destruídos, sem previsão de restauração. O incêndio atingiu cinco dos 22 galpões do complexo, resultando na destruição parcial de um patrimônio histórico de significativa relevância, remontando às origens da industrialização têxtil no estado de São Paulo. O complexo, erguido no século XIX, encontra-se sob proteção legal desde 2013, quando foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) (Fig. 6).

Em uma situação praticamente oposta, no centro de Americana, estavam as ruínas da antiga indústria têxtil Decoratriz e uma tinturaria, entre as ruas Dr. Cândido Cruz e Dr. Gastão Vidigal (Figura 6). No mesmo dia em que percorremos a área incendiada no Carioba, finalizamos a experiência psicogeográfica neste edifício, cuja interdição ao local foi decretada poucos dias após as gravações, devido ao risco iminente de desabamento. As pessoas em situação de rua que estavam abrigadas no prédio foram retiradas, e houve monitoramento constante para evitar a ocupação da estrutura. A construção, fundada em 1963, parou de funcionar há pelo menos vinte anos e permanece abandonada, com as famílias fundadoras ainda sendo proprietárias de parte do terreno. Enquanto a exposição com os registros da experiência em Americana acontecia, o edifício foi totalmente demolido.

Referência

DEBORD, G. *Introduction to a Critique of Urban Geography.* In: KNABB, K (ed.). Situationist International Anthology. Revised and Expanded Edition. Berkeley: Bureau of Public Secrets, 2006. p. 8-12.

DEBORD, G. Theory of the Derive. In: KNABB, K (ed.). Situationist International Anthology. Revised and Expanded Edition. Berkeley: Bureau of Public Secrets, 2006. p. 62-66.

KNABB, K. Situationist International Anthology: Revised and Expanded Edition. Berkeley: BOP Secrets, 2006.

VANEIGEM, Raoul. The revolution of everyday life. Tradução de Donald Nicholson-Smith. Oakland: PM Press, 2012.

WAJCMAN, G. El objeto del siglo. Buenos Aires: Amorrortu, 2001.

Figura 2 - RUÍNAS. Direção de Allan André Lourenço, Limeira. 2024. Vídeo. Disponível em: https://youtu.be/QOGF-XDw4JQ?si=iDn1qXiGL8MS_m37.

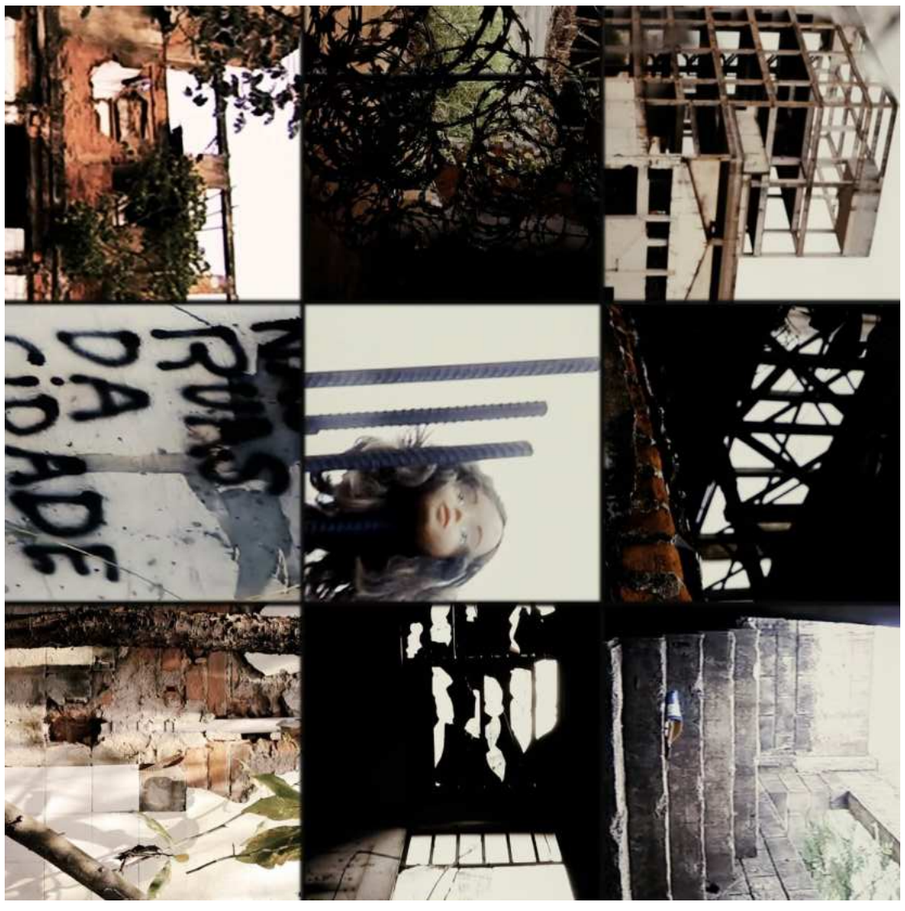


Figura 1 - Wesler Machado (Alma), Esquina com a Av. Sargento Pessoto. 2024. Massa acrílica, acrílica, tinta piso sobre concreto e ferro, 47 x 53 x 10 cm. Acervo do artista.

Figura 4 - Vitória Trigo. R0106. 2024. Fotografia digital.

Figura 3 - Vitória Trigo. R0101. 2024. Fotografia digital.

Figura 6 - Vitória Trigo. R0201. 2024. Fotografia digital.

Figura 5 - RUÍNAS. Direção de Allan André Lourenço, Americana. 2024. Vídeo. Disponível em: https://youtu.be/wm8XFuhfpFM?si=f6Ut255viZpuqQ6r.

TRAMAS DO ABANDONO
Poéticas de uma fábrica desativada

Lorena de Morais Faria[1] e Natália Roberta Chagas Nogueira [2]

> “Ao longo dos fios centrífugos, as coisas e os homens transformados fluem para fora das máquinas” (Flusser, 2017, p. 38)’.

A poética do abandono permeia o ambiente da desativada fábrica de tecidos, o local abandona a função e se abre para o uso. Na falta revelam-se possibilidades de acontecer. A fábrica deixa de ser lugar e torna-se espaço, convertido em meio para imaginar novas formas criativas de ocupar. O abandono é consequência de algo, situações econômicas, políticas e sociais que culminam no fim de um movimento, o fim de um movimento promove espaço abandonado, lacuna na cidade, vazios, ausência. Este ensaio fotográfico retrata o interior da Fiação e Tecelagem João Lombardi, em São João del-Rei, Minas Gerais, desativada em 2010. O que já foi um pólo industrial da cidade, hoje é uma edificação abandonada.

Refletir sobre as fábricas e os espaços fabris é refletir sobre a história da cidade, da humanidade: “[...] pesquisar as fábricas para identificar o homem”. (Flusser, 2017, p. 33).

A complexa trama que envolve o homem em sua cultura, que o protege e o aprisiona ao mesmo tempo, evidencia um território que se inicia no fabricar, ação como força central das muitas linhas da trama do tecido urbano, na qual o humano navega.

Referência

FLUSSER, Vilém [1920-1991]. *O mundo codificado: por uma filosofia do design e da comunicação*. CARDOSO, Rafael (org.). Tradução: Raquel Abi-Sâmara. São Paulo: Ubu Editora, 2017.

1 Arquiteta e Urbanista (UFSJ / DAUAP). Mestranda no Programa Interdepartamental de Pós-graduação Interdisciplinar em Artes Urbanidades e Sustentabilidade, PIPAUS, na Universidade Federal de São João del-Rei. E-mail: lorenamorais.f@gmail.com
2 Graduada em Ciências Biológicas (UFSJ). Mestranda no Programa Interdepartamental de Pós-graduação Interdisciplinar em Artes Urbanidades e Sustentabilidade, PIPAUS, na Universidade Federal de São João del-Rei. E-mail: natalianogueira609@gmail.com

Imagem 01, Título: Sob a lona, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital, Local: Galpão central da Fiação e Tecelagem João Lombardi.

Imagem 02, Título: Fio condutor, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital, Local: Galpão central da Fiação e Tecelagem João Lombardi.

Imagem 04 , Título: Cadeira intermediária, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital, Local: Galpão central da Fiação e Tecelagem João Lombardi.

Imagem 03, Título: Espinha dorsal do abandono, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital, Local: Galpão central da Fiação e Tecelagem João Lombardi..

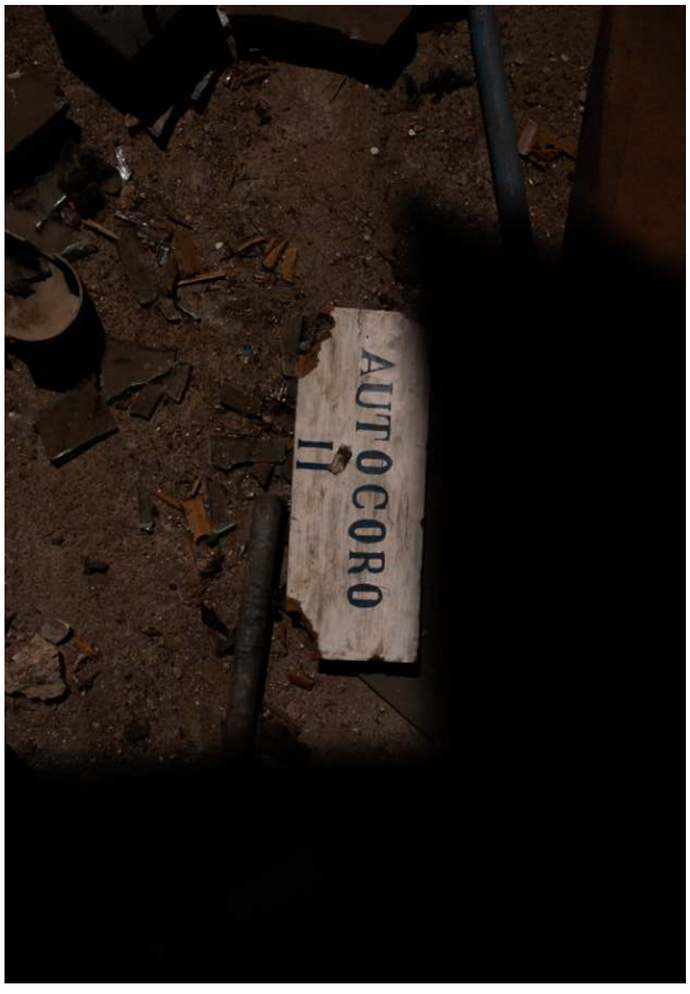


Imagem 06, Título: Tramas obsoletas, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital, Local: Galpão central da Fiação e Tecelagem João Lombardi.

Imagem 05, Título: Vidas compartimentadas, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital, Local: Galpão central da Fiação e Tecelagem João Lombardi.

Imagem 08, Título: Desarranjo, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital, Local: Galpão central da Fiação e Tecelagem João Lombardi.

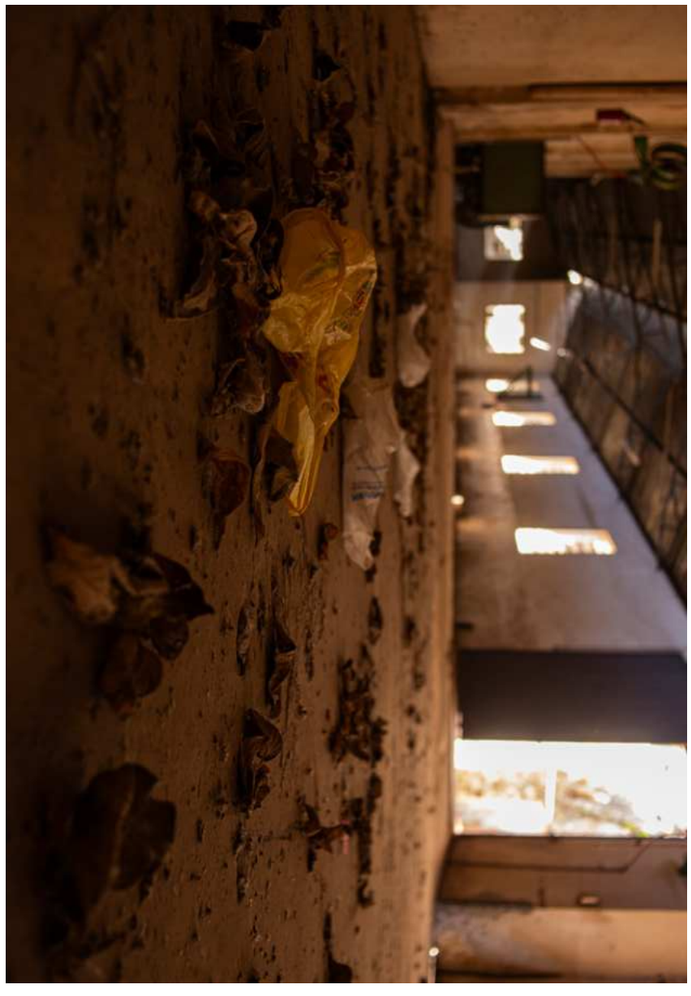


Imagem 07, Título: Rastros do tempo, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital, Local: Galpão central da Fiação e Tecelagem João Lombardi.

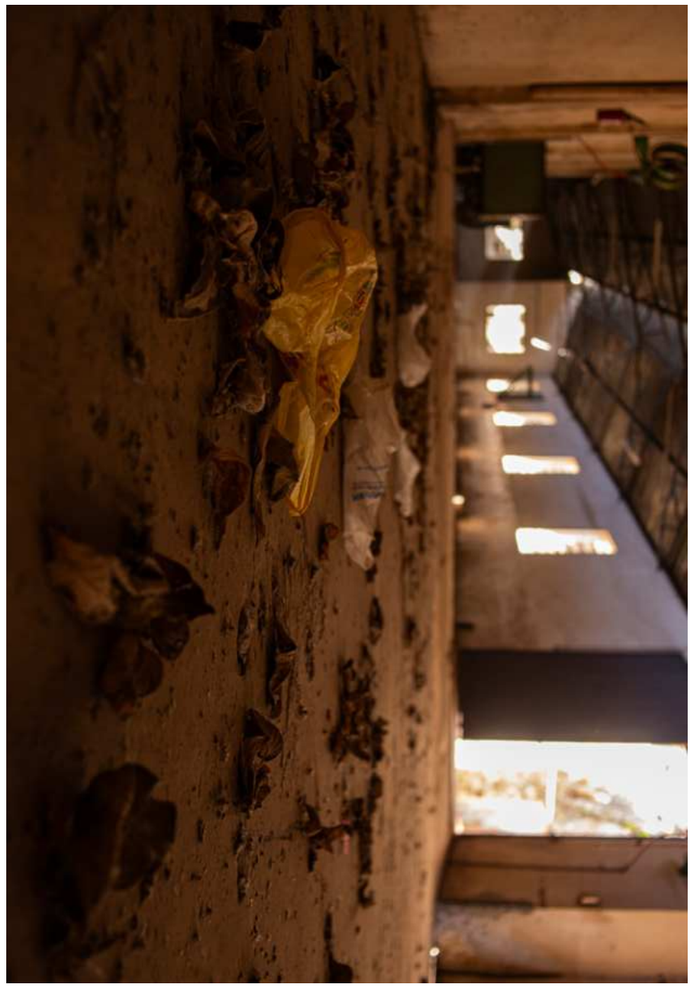


Imagem 10, Título: Estrelas em chão de fábrica, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital.

Imagem 09, Título: Frases de banheiro, Autora: Natalia Chagas, Ano: 2024, Técnica: Fotografia digital.

O VOO DO URUBU SOBRE PANORAMA/SP
Possibilidades estéticas e éticas de deriva

Murilo Corte Thihara[1]

Voar aqui se opõe ao “voo” da visão dos urbanistas modernistas e seus grandes planos de avenidas e setorizações. Em vez disso, fundamenta-se nas práticas situacionistas e propõe novas formas de vivência urbana, incentivando a experimentação e a transformação do espaço por meio da experiência direta. Em contraste com a racionalidade maquínica moderna esse voo se constrói a partir de um olhar atento, de um corpo presente e intenso, em contato direto com o espaço e com os múltiplos corpos que o habitam — humanos, vegetais, animais e outros (Fig. 1).

Esse ensaio e montagens partem dos registros feitos em derivas no terminal intermodal de Panorama-SP, um complexo patrimonial composto pela estação ferroviária, trilhos, pátio de manobras, portos, armazéns e cais. Essa pesquisa, ainda em andamento, busca se orientar sobre essas práticas éticas e estéticas de ocupar o espaço e de se pensar o patrimônio ferroviário, a paisagem e a memória de Panorama. Hoje, todos esses espaços se encontram “abandonados” pelo desmonte das operações, resultado das mudanças na prioridade do modal de transportes pela política econômica adotada pelo país e o consequente abandono funcional do terminal. Contudo, seu abandono não é apenas uma consequência da obsolescência ou da decadência urbana, mas também uma construção estética e simbólica que reflete a tensão entre o uso e a resistência ao controle, entre o espaço funcional e o não determinado.

Trecho da deriva de 08/01/2025:

“...vim caminhando da antiga estação até as ferragens, onde decidi ficar. A brisa era fresca, e o cansaço me fez sentar sobre os vergalhões sobre o rio, “as ferragens”. Ali, observei alguns pássaros mergulhando em busca de peixe, como eram habilidosos eu pensei, enquanto os aguapés e outras plantas boiavam à deriva, dançando sobre as ondas agitadas. O tempo se fechava, o vento começava a esfriar. Na beira do rio, o céu prometia chuva. Olhei para o grande descampado onde um dia passaram trilhos — agora inexistentes — e vi os urubus planando. Subiam e desciam, dividindo o céu com uns carcarás, leves, soltos, indiferentes ao peso da paisagem esquecida. O vento engrossou, e a chuva parecia iminente. Um casal de bem-te-vis fazia ninho entre as ferragens, indeciso entre temer minha presença ou as rajadas de vento que ameaçavam seu trabalho. Já os urubus e carcarás não se importavam comigo, passei um bom tempo em sua companhia, os observando de um distância que considerei segura para ambos, enquanto subiam e desciam os céus, o vento aumentava, as árvores balançavam, procuravam algo no horizonte? Seguiram adiante, agora sobre um extenso matagal que se formava sobre o campo onde antes era um espaço de trilhos e máquinas. Um pingo caiu sobre minha pele, depois outro. Corri para o carro, e logo a chuva desabou, intensa, mas breve. Meus amigos urubus — engraçado chamá-los assim — sumiram da vista. Quando a tempestade amansou e o sol voltou a se abrir, saí novamente. O campo, antes seco, agora reluzia. As folhas e os caules, cobertos de gotas cintilantes, desenhavam um novo cenário, mais pulsante, imagino que até mais vivo” (Fiog. 2)

O Voar, aqui ilustrado pelo urubu, retoma esses espaços. As deriva e os registros acompanharam esses animais, como “stalker” sobre esses territórios, os quais nunca foram abandonados. Os corpos humanos podem ter sido excluídos, afastados e até repelidos, mas o voo do urubu permaneceu, em plena sincronia com o espaço.

Observar e nortear-se pelo voo do urubu ultrapassa o tocar o solo do caminhar, é mais, toca uma infinidade de fluxos e potências. É ser conduzido e conduzir-se, há troca - corpo humano, animal e vento se entrelaçam, dissolvem-se e se reconstroem, corporificados e descoporificados. Percorre a paisagem e alça seu voo levado pelos ventos sem destino, imagem ou função a ser tomada, não busca primordialmente se alimentar, procriar ou abrigo, busca no espaço essas interações e cultiva seu voo, constrói e reconstrói territórios.

O voo do urubu é um convite à deriva — um exercício de entrega ao espaço, de perceber os territórios para além de sua funcionalidade imposta. Esse voo, tantas vezes ignorado ou rejeitado, ensina sobre a ocupação silenciosa e persistente desses lugares. O urubu não apenas sobrevive, mas desenha no céu novas formas de estar e de habitar. Seu voo não se prende a rotas fixas nem a propósitos imediatos; ele experimenta, dança com os ventos, se inscreve na paisagem sem dominá-la. Seguir seu movimento é aprender a olhar de outra maneira, a perceber naquilo que foi descartado a potência de outros usos, outros ritmos, outras existências (Fig. 3).

1 Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), campus de Presidente Prudente. Atualmente, participa do grupo de pesquisa em Projeto, Arquitetura e Cidade- Núcleo de Estudos em Patrimônio e Projeto(NEPP) trabalhando com temas ligados a patrimônio, paisagem e cidade.

Figura 1 - Fotografias, Panorama-SP, 08/01/2025. Fonte: do Autor.

Figura 2 - Cartografia: voos. Fonte: do Autor

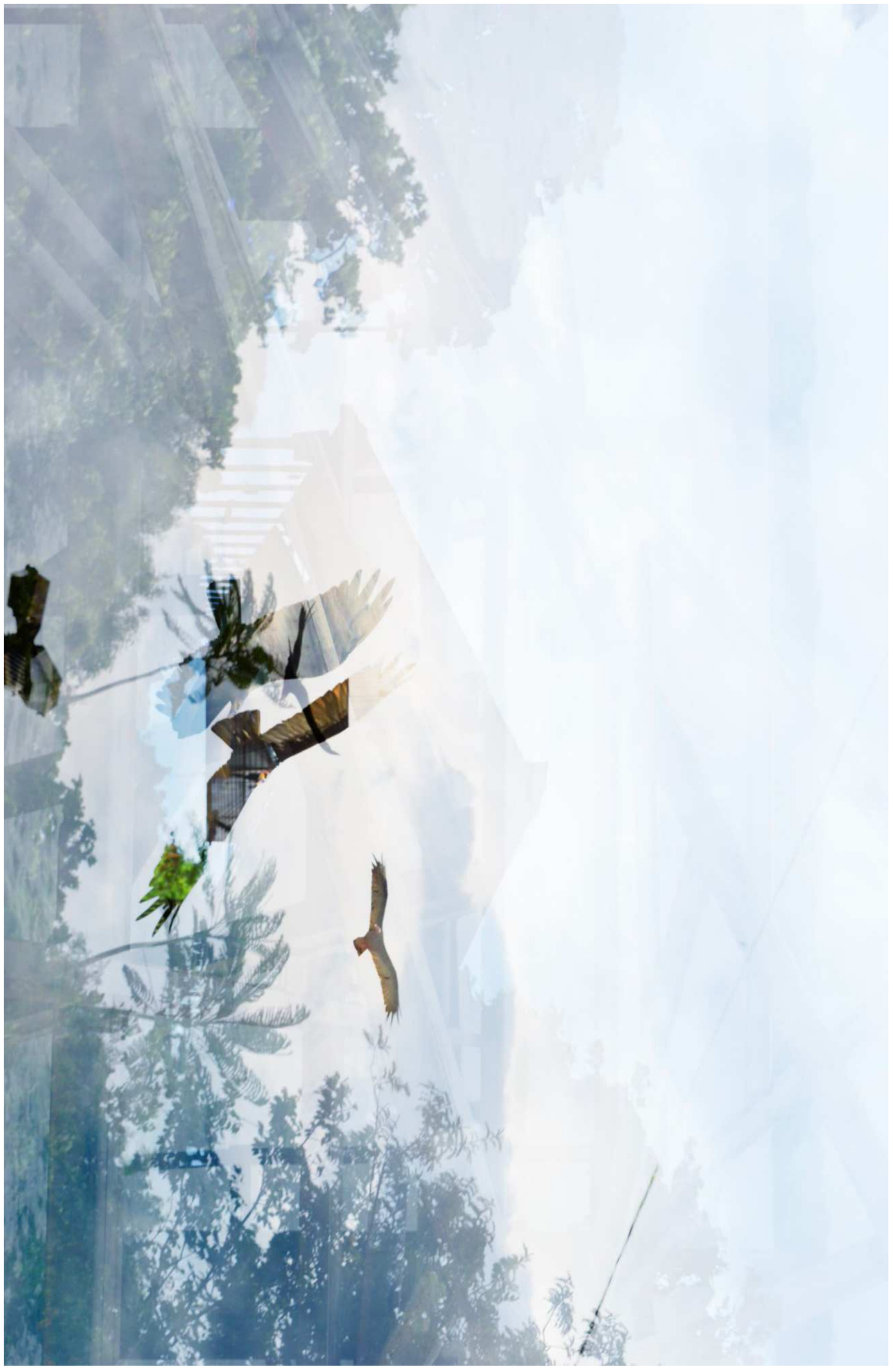


Figura 3 - Cartografia. Fonte: do Autor.

MEMÓRIAS VISUAIS
Extensão e pesquisa unem o Grande Bom Jardim e a Unilab

Eduardo Gomes Machado[1], Geyse Anne Souza da Silva[2], Moisés Tavares Cá[3], Anne Sophie Marie Frédérique Gosselin[4], Ricardo Cesar Carvalho Nascimento[5], Regina Balbino da Silva[6], Maria Valdelia Carlos Chagas de Freitas[7], Geysa Danielle Barbosa de Moura Silva[8] e Stefania Maria Francolino da Silva[9]

As fotografias apresentam ações de extensão, pesquisa, arte e cultura de 2019 e 2022, envolvendo agentes acadêmicos e popular-comunitários, em sua maioria da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (Unilab) e do Grande Bom Jardim (GBJ). Vinculam-se ao *I Intercâmbio Juventude em movimento nas cidades* (Diálogos Urbanos, 2019a), ao *I Seminário Patrimônio e Memória em Periferias Urbanas* (Diálogos Urbanos, 2019b, 2019c), à roda de conversa *Desafios, Direitos e Lutas das Mulheres: experiências de jovens líderes brasileiras e africanas* (Diálogos Urbanos (2019d) e ao *Mapa Participativo de Enfrentamento à Fome do Grande Bom Jardim* (Narita, 2022). A Unilab é uma universidade federal pública interiorizada e internacionalizada, situada no interior do Ceará e da Bahia, nas Regiões do Maciço de Baturité e do Recôncavo Baiano, que tem como missão promover a integração com os países africanos de língua portuguesa (Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique e São Tomé e Príncipe) e com o Timor Leste, com 25% de seus discentes de graduação presencial originários de outros países. O GBJ é uma periferia urbana situada em Fortaleza, composta por cinco bairros (Bom Jardim, Canindezinho, Granja Lisboa, Granja Portugal e Siqueira) e mais de 60 comunidades, com população de 225 mil habitantes. Trata-se de um território marcado por extrema vulnerabilidade social, precariedade urbana e múltiplas violências e violações de direitos, e, ao mesmo tempo, reconhecido por uma sociedade civil politicamente potente na luta por direitos. O Grupo de Extensão e Pesquisa Diálogos Urbanos, atuante a partir da Unilab e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Estadual do Ceará, é parceiro de variados agentes nesse território, com destaque para o Centro de Defesa da Vida Herbert de Souza (CDVHS), a Rede de Desenvolvimento Local, Integrado e Sustentável do GBJ, o Ponto de Memória do GBJ e a Rede de Cozinhas Comunitárias do GBJ. Nos últimos dez anos, o grupo participou de dezenas de atividades e processos de extensão, pesquisa, arte, cultura e educação, afirmando uma universidade com protagonismo institucional na luta pela justiça social e pela geração de alternativas ao desenvolvimento. As fotografias revelam dinâmicas de ocupação e uso de espacialidades na Unilab e no GBJ, com destaque para os pátios do campus dos Palmares e para o CDVHS, permitindo intuir fluxos, dinâmicas e processos, ancorados em articulações e interlocuções densas, complexas, intensas e potentes entre a universidade e o GBJ. Envolvendo epistemologias, conhecimentos e agentes variados e buscando dotar de sequencialidade e cumulatividade os resultados gerados. A atuação intenciona que afetos, interações e memórias caminhem juntos com a mobilização de agentes, a salvaguarda de patrimônios, as dinâmicas de aprendizagem e construção de conhecimentos, a afirmação de agendas políticas democráticas e a constituição de referências identitárias e disposicionais e formas associativas e organizacionais. Agradecemos às lideranças e entidades do GBJ, ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico e à Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico. As fotografias compõem os acervos do Grupo Diálogos Urbanos.

1 Doutor em Sociologia (UFC), professor associado (Unilab) e coordenador do Grupo de Extensão e Pesquisas Diálogos Urbanos.
2 Mestranda em Sociologia (UECE) e coordenadora de Formação Política do Movimento Negro Unificado e da direção estadual da Central de Movimentos Populares.
3 Bacharel interdisciplinar em Humanidades (Unilab), poeta, compositor, cantor, escritor e pesquisador social.
4 Doutora em Sociologia (Universidade de Nanterre) e professora do Sistema de Educação Nacional Francesa.
5 Doutor em Antropologia (Unilab) e professor do Instituto de Humanidades (Unilab).
6 Doutora em Geografia (UFC), vinculada ao Laboratório de Geoprocessamento e Cartografia Social (UFC) e pesquisadora colaboradora (UFRJ e UFC).
7 Graduada em Humanidades, licenciada em História (Unilab), coordenadora pedagógica na Escola de Ensino Fundamental Padre Antônio Crisóstomo do Vale e professora da Rede Básica de Ensino.
8 Doutoranda em Linguística Aplicada (UFC) e servidora técnica em Assuntos Educacionais (UFBA).
9 Graduada em Tecnologia em Design de Moda (Faculdade Católica do Ceará), graduada em Humanidades, licenciada em Sociologia (Unilab) e pesquisadora do Grupo Diálogos Urbanos (Diálogos de Extensão e Pesquisas Interdisciplinares).

Referências

DIÁLOGOS URBANOS. *Nos últimos anos, as juventudes vêm constituindo modos inovadores de mobilização.* Acarape, 12 mar. 2019a. Instagram: @grupo.dialogosurbanos. Disponível em: https://www.instagram.com/p/Bu6kBBlh-cp/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA. Acesso em: 20 mar. 2025.

DIÁLOGOS URBANOS. *Os grupos de extensão, pesquisa e educação Diálogos Urbanos e Performarte e o Ponto de Memória do Grande Bom Jardim.* Acarape, 24 jan. 2019b. Instagram: @grupo.dialogosurbanos. Disponível em: https://www.instagram.com/p/BtB0D55AxkA/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA. Acesso em: 20 mar. 2025.

DIÁLOGOS URBANOS. *Quer ganhar livros?* Acarape, 27 jan. 2019c. Instagram: @grupo.dialogosurbanos. Disponível em: https://www.instagram.com/p/BtJFHGxguaD/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA. Acesso em: 20 mar. 2025.

DIÁLOGOS URBANOS. *Será realizada no próximo dia 02 de fevereiro a Roda de conversa "Desafios, lutas e direitos das mulheres: experiências de jovens líderes brasileiras e africanas".* Acarape, 29 jan. 2019d. Instagram: @grupo.dialogosurbanos. Disponível em: https://www.instagram.com/p/BtOirrbBojW/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRlODBiNWFlZA. Acesso em: 20 mar. 2025.

NARITA, Sandra. *Lançamento da 1ª edição do Relatório Técnico de Pesquisa Mapa Participativo de Enfrentamento à Fome do Grande Bom Jardim acontece dia 2 de setembro, em Fortaleza (CE).* Redenção: UNILAB, 2022. Disponível em: https://unilab.edu.br/2022/08/31/lancamento-da-1a-edicao-do-relatorio-tecnico-de-pesquisa-mapa-participativo-de-enfrentamento-a-fome-do-grande-bom-jardim-acontece-dia-2-de-setembro-em-fortaleza-ce/. Acesso em: 20 mar. 2025.

PRETA, LUTE!

20 ANOS DE DISTÂNCIA

Daniela Vieira Goularte[1]

Esta mostra fotográfica evidencia as mudanças estruturais e funcionais ocorridas na paisagem do Antigo Frigorífico Anglo, decorrentes do processo de desindustrialização da região portuária da cidade de Pelotas, cuja infraestrutura fabril obsoleta passou a ser reutilizada pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel) a partir do final da primeira década do século XXI. As imagens retratam dois diferentes momentos, que estão a 20 anos de distância um do outro: o da fábrica completamente abandonada, e o da UFPel em funcionamento.

As mudanças estruturais referem-se às rupturas de velhas formas, sejam elas sociais (desuso e desvalorização), econômicas, políticas, morais e materiais (desgaste e degradação física), enquanto que as mudanças funcionais estão relacionadas às distintas ações desenvolvidas pela sociedade, caracterizando-se pelos distintos fluxos em virtude dos diferentes horários do dia, bem como nos diferentes dias da semana, assim como das distintas atividades de trabalho, lazer, movimentos sociais ou culturais (Santos, 1988).

As fotografias da fábrica abandonada são de autoria de Paulo Momento - explorador urbano e artista visual formado em 2002 pela UFPel - e constituem uma das fontes primárias do projeto de pesquisa Memórias, ressignificações e percepções relacionadas ao patrimônio industrial compartilhado entre a cidade e a universidade: O lugar da UFPel no Porto de Pelotas, RS, o qual investigou as distintas relações desenvolvidas entre a comunidade e o patrimônio industrial adquirido pela universidade em três diferentes contextos socioeconômicos: o Período Industrial, o Período do Abandono e o Período Universitário.

As fotografias atuais da universidade são de autoria de Daniela Vieira Goularte.

Referência

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia.* Hucitec. São Paulo 1988.

Figura 1 - Antigo Frigorífico Anglo, 2005.

Figura 2 - UFPel – Campus Anglo, 2025.

1 Arquiteta e Urbanista. Especialista em Artes Visuais. Mestra em Memória Social e Patrimônio Cultural. Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo na Linha Cidade e Sociedade. Integrante do grupo de pesquisa, ensino e extensão Cidade+Contemporaneidade. Servidora técnico-administrativa no cargo de Arquiteta e Urbanista da Universidade Federal de Pelotas.

Figura 4 - Estacionamento, 2025.

Figura 3 - Rampa dos bois à esquerda, 2005.

Figura 6 - Paliteiro, 2025.

Figura 5 - Setor de conservas, 2005.

Figura 8 - Escada, 2025.

igura 7 - Escada, 2005.

Figura 10 - Ar livre, 2025.

Figura 9 - Passarela de ligação, 2005.

Figura 12 - Estacionamento, 2025.

Figura 11 - Antigo setor administrativo, 2005.

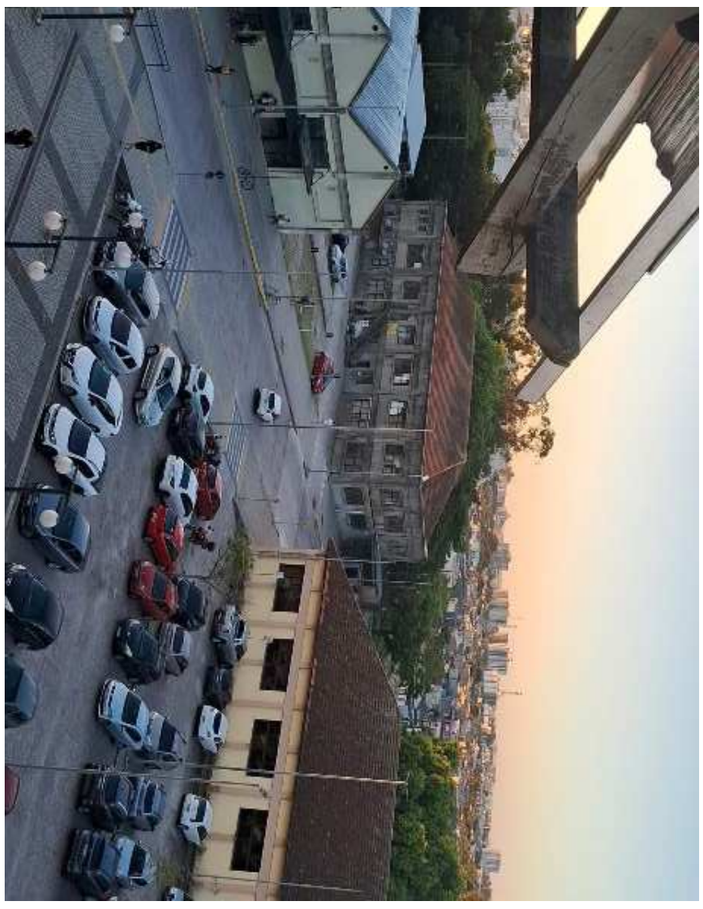


Figura 14 - Vista superior do acesso, 2025.

Figura 13 - Vista superior do acesso, 2005.

FRAGMENTOS DA INDÚSTRIA
Ensaio visual da Vila Industrial, Bagé/RS

Isadora Baptista Alves [1]
e Aline Montagna da Silveira [2]

Os vestígios do patrimônio industrial proveniente do período do auge das charqueadas no município de Bagé estão presentes na Vila Industrial. Este local nasceu com a criação da Companhia Industrial Bageense, a primeira charqueada de grande porte do município, no final do século XIX. Dos tempos do charque à era dos frigoríficos, suas ruas, edificações e pessoas testemunharam transformações econômicas e sociais, moldando o cotidiano de gerações.

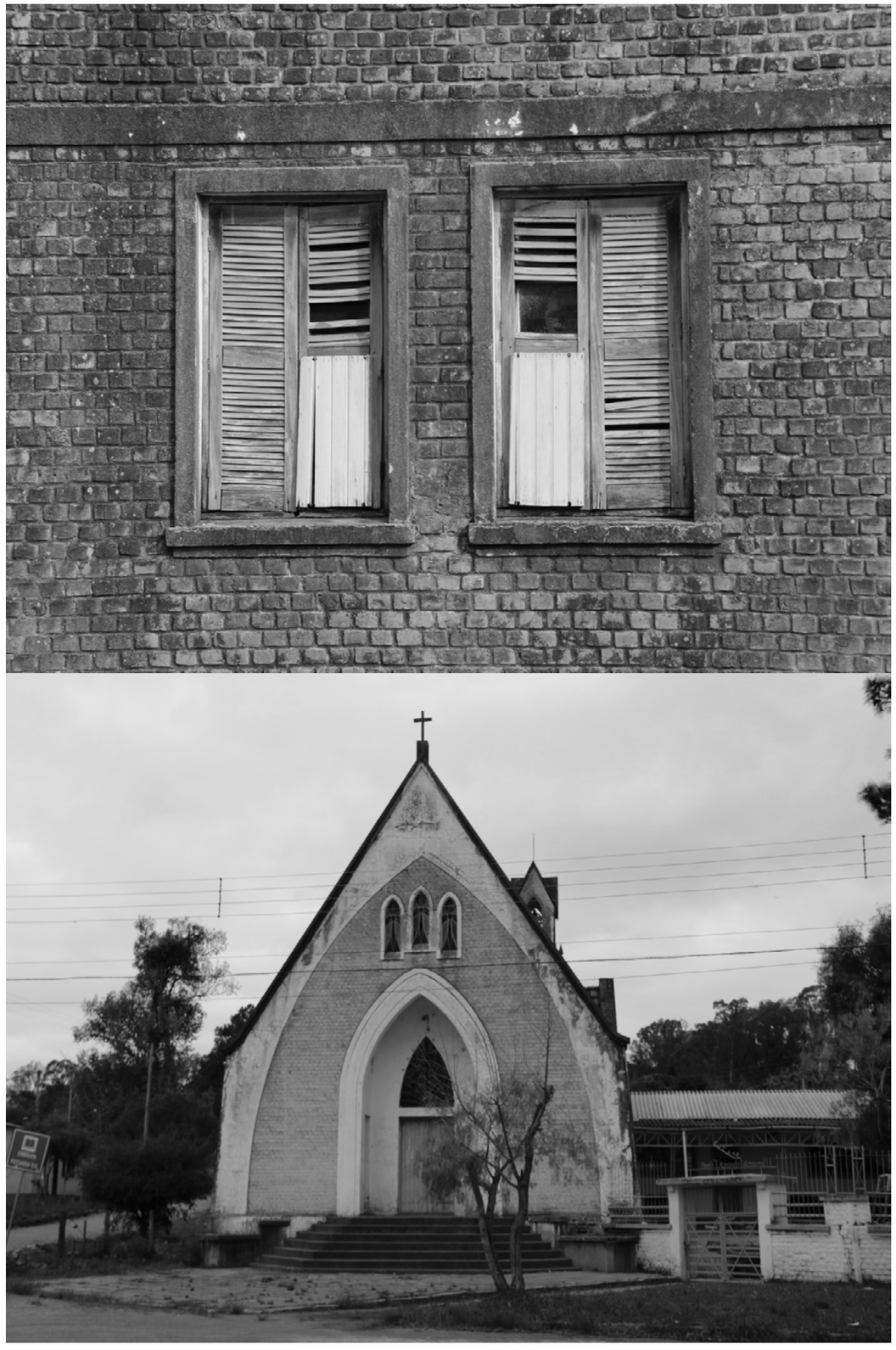
As imagens que compõem este ensaio foram registradas em 2019, durante a elaboração do Trabalho Final de Graduação da primeira autora deste trabalho. A escolha das fotografias busca evidenciar algumas particularidades da Vila Industrial, seu patrimônio material, imaterial e natural.

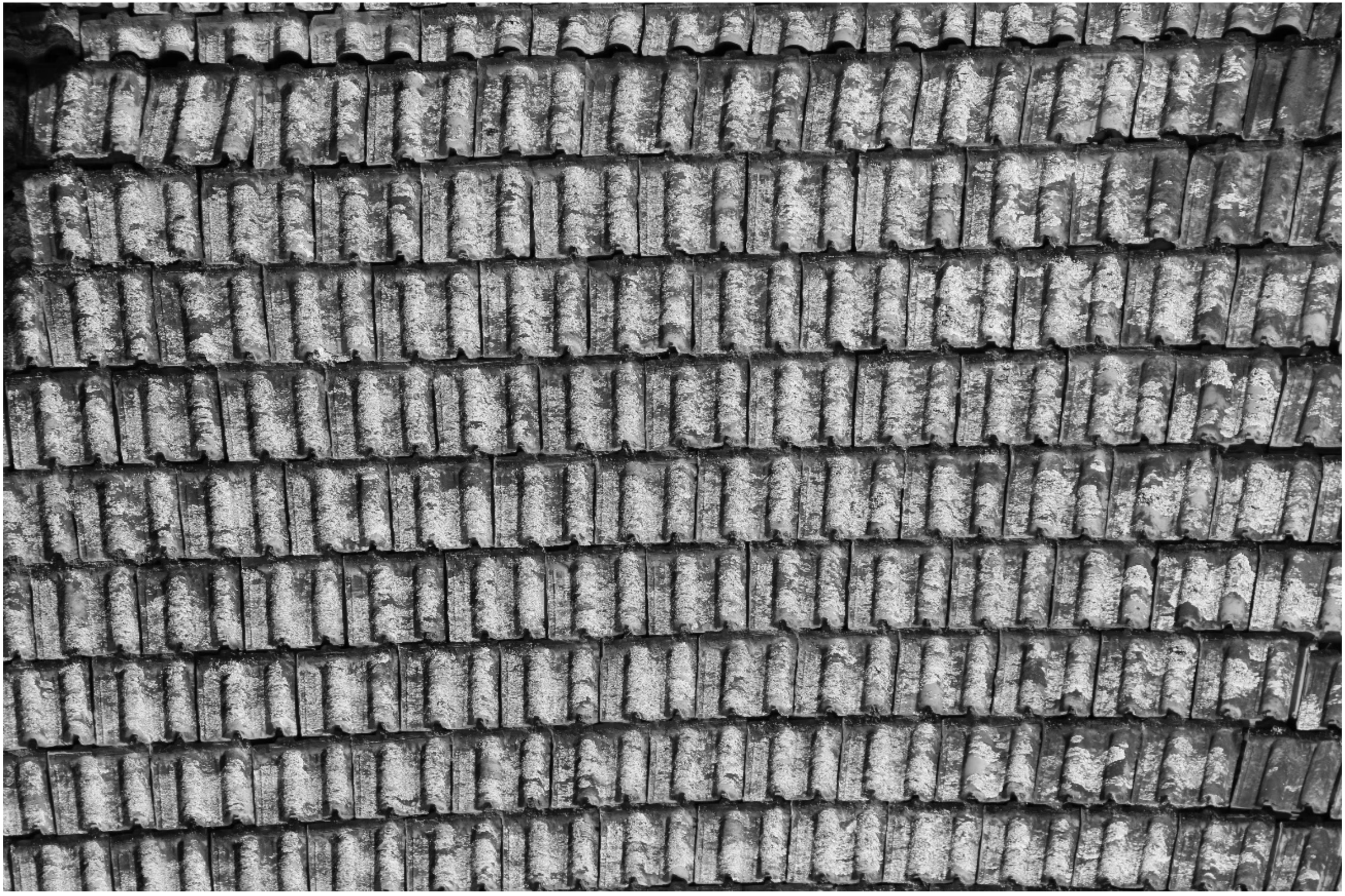
Em alguns registros, as texturas e materialidades representadas manifestam a pátina do tempo, revelando vestígios que se transformaram ao longo dos anos, mas sem apagar totalmente suas origens. Algo nesse caminho também é perdido. O que transgride o tempo, o que resiste são rastros. Muros, fachadas, fachadas abandonadas, portas entreabertas, o comércio, as pessoas, uma igreja que apesar de significativa, encontra-se fechada.

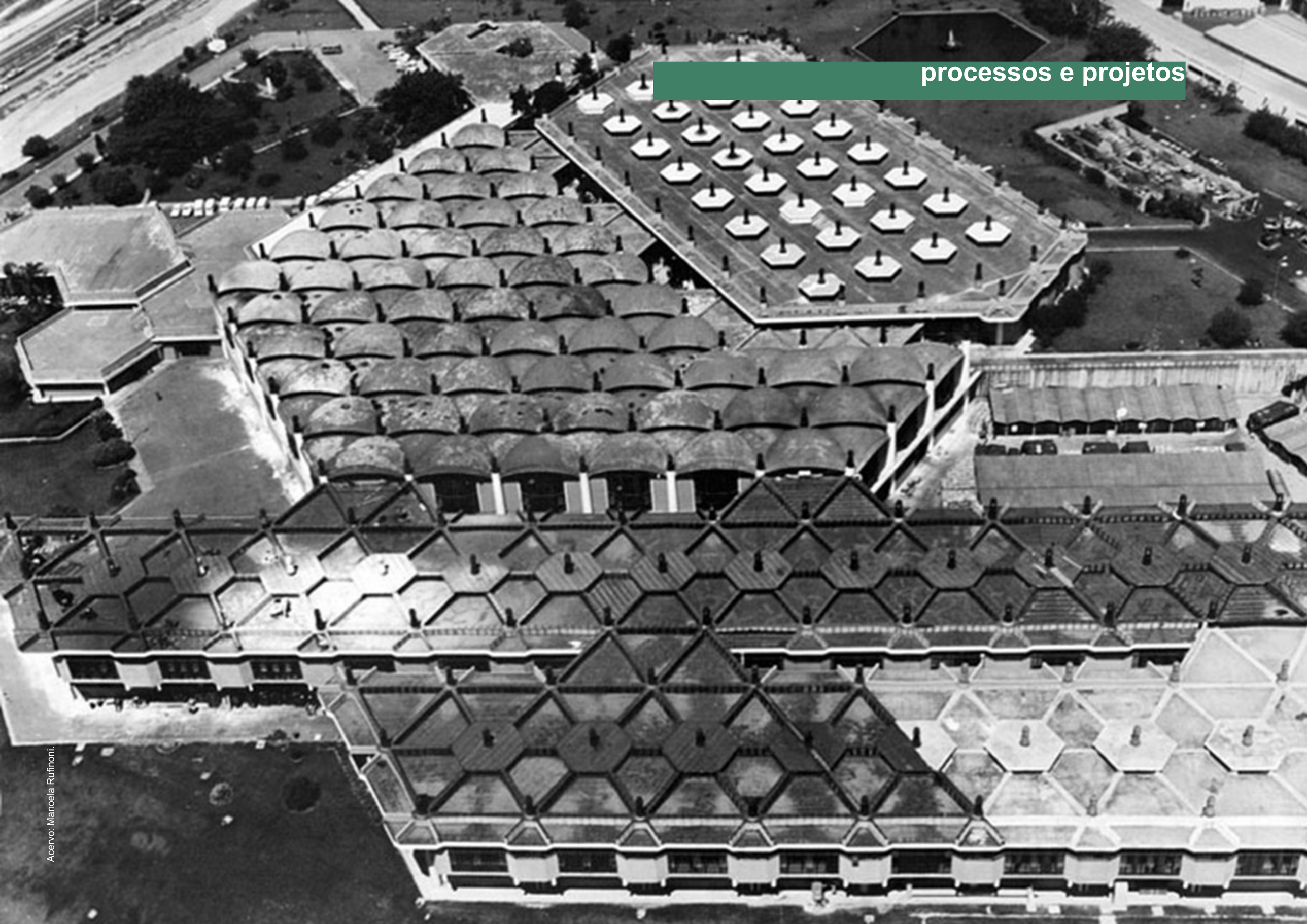
Entre alguns vazios e presenças, a Vila Industrial segue o seu caminho, guardando nessa materialidade a memória de um tempo transformador.

1 Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, da Universidade Federal de Pelotas (PPGMSPC/UFPel). Mestra em Arquitetura e Urbanismo (FAUrb/UFPel). Pesquisadora Colaboradora do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira (NEAB/UFPel). E-mail: isadorabaptistaalves@hotmail.com
2 Professora Associada do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAUrb/FAUrb/UFPel) e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU/UFPel). Doutora em Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP). Coordenadora do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira (NEAB/UFPel). E-mail: alinemontagna@yahoo.com.br

CIC
DE







Acervo: Manoela Rufinoni.

GRANDE FLORIANÓPOLIS
As ruínas agrárias-industriais e marítimas

Evandro Fiorin[1] e Djonathan Freitas[2]

Este produto cartográfico discorre sobre as ruínas do patrimônio marítimo, agrário e industrial urbano e rural da Grande Florianópolis, no Estado de Santa Catarina. Busca construir um mapeamento da cultura material atrelada à produção marítima, agrícola e fabril, nos últimos séculos, sobretudo, em uma dimensão que pretende abarcar uma escala do território.

Ao invés do estudo do edifício isolado e em desuso produz um mapa dessas paisagens históricas da produção, pontuando algumas das principais ruínas, em uma área de aproximadamente, cinquenta quilômetros, abrangendo diversos municípios, dentre eles: Águas Mornas, São José, Florianópolis, Biguaçu e Governador Celso Ramos, todos próximos ao litoral catarinense.

É resultado de uma dissertação de mestrado e um projeto de pesquisa que foi financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico e teve diversos investigadores envolvidos, dentre eles, a colaboração de alunos de graduação e pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo e professores estrangeiros da Universidade de Sevilha, na Espanha, isso por conta de uma estância de investigação pós-doutoral neste mesmo país, durante o ano de 2023, do primeiro autor.

Logo, este trabalho vai de encontro a uma pesquisa que não pretende particularizar, mas, sim valorizar a proeminência das ruínas das antigas estruturas espaciais ligadas à ocupação do homem nas localidades já citadas, até o momento presente, tendo em vista um contexto urbano-regional.

Essa ideia está amparada na construção de um olhar expandido sobre um território e seus modos de produção. E, nesse caso, por se tratar de paisagens à beira d'água, interessam aqui alguns dos resquícios marítimos, arruinamentos em territórios agrícolas próximos às áreas lacustres e àqueles ligados aos processos bastante embrionários de industrialização, junto à costa.

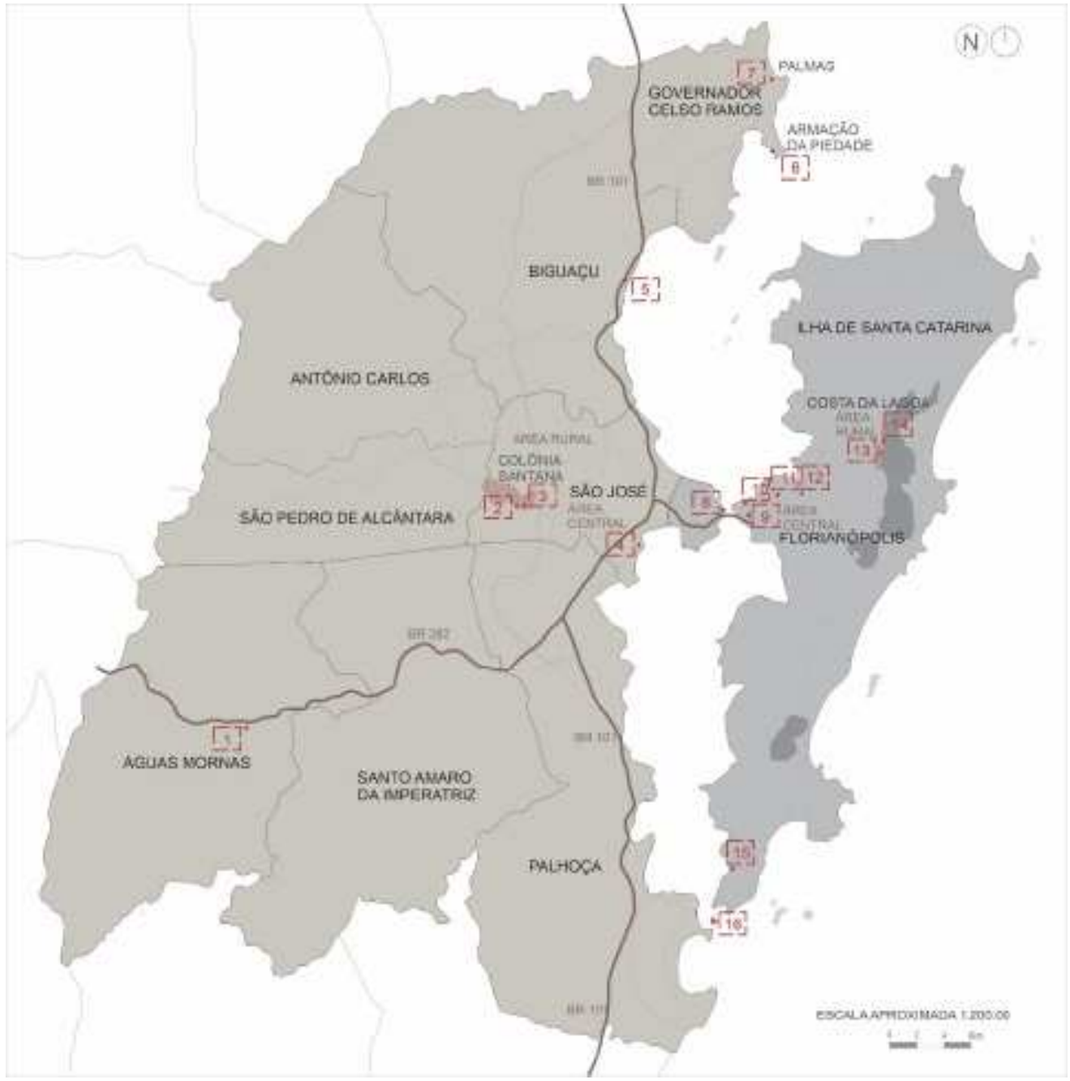
As pesquisas recentes sobre as paisagens históricas da produção dão sustentação para pensarmos aqui, mais amplamente sobre um rico patrimônio industrial urbano e rural, compreendendo sua estruturação, articulação e funcionalidades, diante dos recursos naturais outrora existentes, dos modelos energéticos que eram então disponíveis, das infraestruturas que foram demandadas, dos procedimentos técnicos, dos povos e das culturas que ali viveram para, assim, caracterizar os valores patrimoniais.

Assim, as ruínas do patrimônio industrial urbano e rural na Grande Florianópolis, não podem ser dissociadas das ligações que têm com as águas, principalmente, em sua origem, para a defesa militar; no desenvolvimento, quando da chegada dos primeiros imigrantes vindos do Arquipélago dos Açores e Madeira e, no momento da instalação das plantas industriais e portuárias na cabeceira da Ilha de Santa Catarina.

Nesse sentido, para este dossiê compilamos algumas ruínas na orla oceânica da porção insular da Ilha de Santa Catarina, em suas regiões interiores, como a Costa da Lagoa da Conceição e, àquelas que estão distribuídas em diversas cidades da Grande Florianópolis. Elas se entrelaçam em um mapa que busca um sentido histórico, a partir do seu lugar territorial de construção à beira-mar. Esta cartografia abre espaço para que as fichas e levantamentos das ruínas possam ser apresentadas como um compêndio.

Agradecimento:

Processo CNPq 401732/2022-3

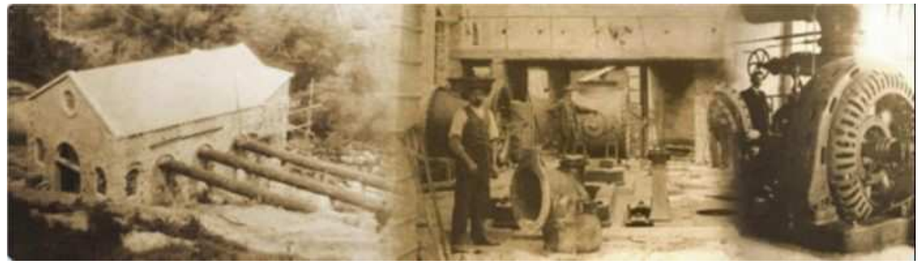


Numeração das edificações1 – Casarão Manoel Phillipi / 2 – Usina Hidrelétrica de Colônia Santana / 3 – Ruínas da Casa de Operários 4 – Antiga casa de Chácara / 5 – Ruínas Aqueduto de São Miguel / 6 – Ruínas da Armação da Piedade / 7 – Casarão de Palmas e Conjunto de Senzalas / 8 – Ruínas do Forte São João do Estreito / 9 – Estaleiro Arataca (demolido em 2024) / 10 – Antigo Incinerador de Lixo / 11 – Conjunto Arquitetônico de Casas de Chácara da Rua Frei Caneca / 12 – Casarão da Rua Rui Barbosa / 13 – Engenho de Farinha / 14 – Casarão Colonial da Costa da Lagoa / 15 – Casa Açoriana / 16 – Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição de Araçatuba.

1 Arquiteto. Doutor em Projeto, Espaço e Cultura. Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina.
2 Mestre em Arquitetura e Urbanismo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbansimo. UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina.

ttttttt

Edificação 1 – Casarão Manoel Phillipi, 1907.
Localização: Região Rural de Águas Mornas
Descrição: Edificação construída por imigrantes alemães na região da colônia Vargem Grande, próximo à SC-282. Serviu como um entreposto comercial, onde alguns produtos eram comprados da Capital Florianópolis e revendidos para os moradores da comunidade.



Edificação 2 – Usina Hidrelétrica do Sertão do Maruim, 1910.
Localização: São José, Colônia de Santana.
Descrição: Edificação industrial com característica inglesa, uma herança da empresa Simmonds & Saldanha, da Inglaterra, responsável pela obra em 1910. Durante o período de funcionamento, a estrutura fornecia energia elétrica para os municípios de São José e Biguaçu, mas, principalmente Florianópolis, através de três turbinas na casa de força, alimentadas pela água represada a 500 metros de distância que era trazida por adutoras. A implementação da usina foi o que deu uma vida mais noturna nas cidades da Grande Florianópolis, uma vez que possibilitou a iluminação das ruas, antes feita com lampiões de óleo de baleia. Atualmente o prédio está sendo restaurado.

Edificação 3 – Ruína da Casa de Operários, 1908.
Localização: Região Rural de São José, Bairro Colônia de Santana.
Descrição: Edificação localizada em São José foi construída na estrada principal de acesso para São Pedro de Alcântara. Serviu de moradia para o primeiro administrador da Usina Hidrelétrica do Sertão do Maruim.

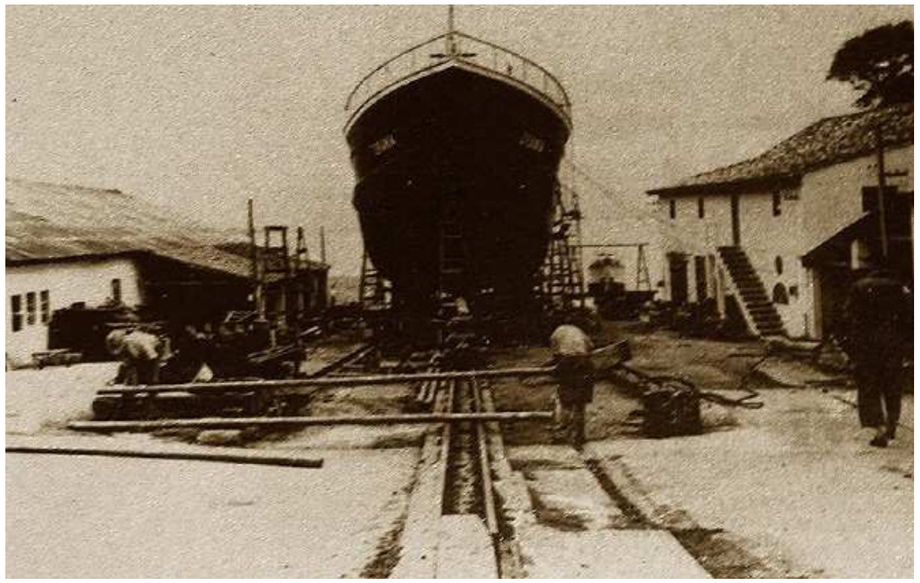
Edificação 4 – Antiga Casa de Chácara, s/d.
Localização: Região Central de São José.
Descrição: Localizada na região central de São José, esta Casa de Chácara tem características luso-brasileiras, passou por reforma em 1919 recebendo novas orientações estéticas em sua fachada do período do ecletismo.

Edificação 5 – Ruínas Aqueduto São Miguel, s/d.
Localização: Região Rural de Biguaçu.
Descrição: Em estilo Romano foi construído no século XIX para canalizar a água da represa na Cachoeira de São Miguel até a praia, onde as embarcações ancoravam.

Edificação 6 – Ruínas da Armação da Piedade, 1743.
Localização: Governador Celso Ramos.
Descrição: Armação da Piedade foi a praia escolhida para a construção de uma armação baleeira em 1743. Era utilizada para extração de óleo de baleia até o declínio da atividade, por volta de 1850. Chegou a ser a segunda economia do Brasil Colonial. O azeite, ou óleo da baleia era exportado para portos como Londres, Lisboa e Boston. Restaram apenas a capela e as ruínas da armação baleeira, que hoje são atrações do lugar.

Edificação 7 – Casarão de Palmas e Conjunto de Senzalas, s/d.
Localização: Região Rural de Governador Celso Ramos, Bairro de Palmas.
Descrição: O casarão pertenceu ao cônsul americano Robert Sens-Cathcart, o qual administrava o comércio de escravos e a exportação de óleo de baleia da Armação da Piedade.

Edificação 8 – Ruínas do Forte de São João do Estreito, 1793.
Localização: Parte continental de Florianópolis.
Descrição: A fortaleza foi construída em 1793, por ordem do Governador da Capitania de Santa Catarina, João Alberto de Miranda Ribeiro.



Edificação 9 – Estaleiro Arataca, 1907 (demolido em 2024).
Localização: Cabeceira da Ilha de Santa Catarina, Florianópolis.
Descrição: Localizado debaixo da Ponte Hercílio Luz, foi inaugurado por iniciativa do alemão Carl Hoepcke. Sua empresa era especializada em conserto, manutenção e reforma de embarcações, além de fabricar veleiros. O estaleiro tinha várias edificações, que somavam 15 mil metros quadrados e empregava uma média de 120 trabalhadores.

Edificação 10 – Antigo Incinerador de lixo, 1910.
Localização: Cabeceira da Ilha de Santa Catarina, Florianópolis.
Descrição: Construído entre 1910 e 1914, o "Forno de Lixo", como era popularmente chamado, teve tanta influência sobre a Praia de Arataca que a mesma ficou conhecida como Praia do Forno de Lixo. Se caracterizava por um galpão central e uma longa chaminé de tijolos aparentes mais afastada do prédio. A arrecadação de lixo da prefeitura era feita por carroças puxadas por burros, que percorriam as ruas da cidade. Ao receber o lixo, trabalhadores do Forno o incineravam em duas câmaras de combustão dentro do galpão central, liberando a fumaça pela chaminé externa.

Edificação 11 – Conjunto Arquitetônico da Rua Frei Caneca, 1900.
Localização: Região Central da Ilha de Santa Catarina, Florianópolis.
Descrição: Construído em 1900, a edificação pertenceu por gerações à família de Vidal Ramos, político que governou Santa Catarina em 1910 a 1914.

Edificação 12 – Casarão da Rua Rui Barbosa, 1915.
Localização: Região central da Ilha de Santa Catarina, Florianópolis.
Descrição: Edificação em estilo eclético, localizada na rua Rui Barbosa, no bairro Agronômica. É parte de um conjunto de casas de Chácara e está em processo de restauro.

Edificação 13 – Engenho de Farinha da Costa da Lagoa
Localização: Região Leste da Ilha de Santa Catarina, no Bairro Costa da Lagoa da Conceição.
Descrição: Engenho de Farinha construído no final do século XVII, no caminho da Costa da Lagoa. É um exemplar emblemático da produção agroindustrial da farinha de mandioca que era produzida pelos imigrantes açorianos.

Edificação 14 – Casarão Colonial da Costa da Lagoa, 1780.
Localização: Região Leste da Ilha, no Bairro Costa da Lagoa da Conceição.
Descrição: Edificação Luso-brasileira, importante exemplar da cultura açoriana construído em 1780 que amparava a produção agrícola da região.

Edificação 15 – Casa Açoriana, s/d.
Localização: Região Sul da Ilha de Santa Catarina, Bairro da Caieira da Barra do Sul
Descrição: Chamada de Fazenda do Coronel, por ter pertencido ao capitão de tropas e negociante Antônio José da Costa – filho do sargento-mor Thomaz Francisco da Costa, vindo dos Açores em 1748 – e ao major Domingos José da Costa, a propriedade também empregou escravos e chegou a abrigar senzala e um pequeno porto do qual ainda restam vestígios na beira do mar.

Edificação 16 – Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição de Araçatuba, 1739.
Localização: Ilha de Araçatuba, Florianópolis.
Descrição: Projetada e construída pelo Engenheiro Militar, Brigadeiro José da Silva Paes, primeiro governador da Capitania de Santa Catarina (1739-49), a Fortaleza de Araçatuba é a quarta peça do sistema de defesa militar da ilha catarinense, na barra da Baía Sul.

ESPAÇO MUSEOLÓGICO DA PAISAGEM URBANA DE LAGES/SC
Reabilitação das Ruínas do Moinho Cruzeiro

Isadora Schmidt Furtado[1] e Patricia Turazzi Luciano[2]

Com o movimento natural de crescimento das cidades, é esperado que um dia o que foi margem torne-se área central e assim, torne-se cobiçada. Não foi diferente na cidade de Lages, no Planalto Catarinense. Em busca constante por manter-se atualizada e modernizada, a cidade passou a descaracterizar sua região central, demolindo e subjugando edificações de valor histórico. Foi assim que o Moinho Cruzeiro foi demolido em 2023 para dar lugar a um prédio residencial. Dessa maneira, o presente estudo foi desenvolvido como Trabalho de Curso II, no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Estado de Santa Catarina, como modo de compreender e intervir nesse fenômeno urbano.

Primeiro foi Moinho Ipiranga, quando inaugurado em 1941, que, na época, estava às margens do centro original. Depois passou a ser chamada de Moinho Cruzeiro, até por fim, ser conhecido pelo nome de Maletti. Apesar de todas as mudanças de nome, manteve-se relevante na paisagem lageana, com seus silos e posição na região central, entre pontos vitais da cidade. O prédio *art déco* destacava-se pelas curvas que seguiam o desenho do terreno de esquina, com marcações em concreto branco na horizontal e também na vertical, característicos da linguagem arquitetônica empregada. As paredes de tijolos alaranjados à vista e as esquadrias em fita compunham, juntamente aos enormes silos brancos, um precioso exemplar de edificação industrial moderna.

Seu entorno era composto de diversas casas nas mais diferentes linguagens de arquitetura moderna, como: neocolonial, mais prédios *art déco* e, até mesmo, casas modernistas brasileiras. No entanto, com a crescente procura por terrenos para construção de prédios em altura, o Moinho foi desativado e aos poucos, sendo demolido, até ser vendido e, finalmente, ter sua estrutura demolida por completo. Dessa inquietação, do patrimônio histórico ser desvalorizado em função do novo, nasceu a proposta de intervenção nas ruínas do antigo Moinho Cruzeiro, gerando o presente registro, elaborado quando o edifício ainda estava em estado de pré-demolição total.
Ainda, vale ressaltar a importância de preservar o patrimônio industrial além da sua função arquitetônica, mas pela representatividade de uma época, tecnologia e, primordialmente, de uma comunidade que se transforma junto dela.

1 Mestranda em Arquitetura e Urbanismo no Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), atuando na linha de pesquisa de Urbanismo, Cultura e História da Cidade. Arquiteta e Urbanista formada pela Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC).
2 Professora de Arquitetura e Urbanismo na UDESC - Laguna/SC e ministrante de cursos de extensão na UFSC - Florianópolis/SC sobre representação e novas abordagens projetuais. Doutoranda no PósARQ/UFSC, pesquisa a integração da narrativa no ensino de projeto. Lecionou no Cesusc, IFRS, Uniavantis e Uniasselvi, atuando em representação, novas abordagens de projeto e projeto auxiliado por computador. Pesquisadora nos grupos GMA, Pronto3D e LabCriação. Especialista em Cinema e Linguagem Audiovisual, tem ampla experiência em cenografia (2008-2019), incluindo longas-metragens de animação, séries e publicidade

No anseio por valorizar o rico cenário urbano da cidade, propõem-se o Espaço Museológico da Paisagem Urbana de Lages/SC, baseado nos manuais e diretrizes disponibilizadas pelo Ibram e Icomos Brasil. Junto aos conceitos da Carta Nizhny Tagil (2003), buscou-se compreender o valor da dessa indústria para a comunidade local e assim, poder intervir de maneira coerente. O programa traz áreas de exposição, espaços de encontro, lazer e descanso, além de áreas técnicas respeitando a volumetria original, diferenciando-se pelo uso da materialidade. A esquina coroa a entrada principal, marcada pelas curvas de uma parede de pedras, como uma singela homenagem ao antigo cruzamento. A madeira substitui as antigas paredes de tijolo maciços, remetendo à cor laranja. Na circulação vertical ,composta por uma rampa, é feita uma delimitação por uma parede vazada de tijolos em 45º, permitindo a visibilidade entre o prédio e as áreas externas, aproveitando-se do jogo de luz que adentra no ambiente.

Com a atenção aos materiais, cria-se um espaço confortável e convidativo para a comunidade local. Assim, idealiza-se um apelo pela preservação das edificações históricas que compõem a paisagem urbana de Lages, respeitando suas contribuições e recriando a cidade de maneira conexa e respeitosa.

Referências

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - TICCIH. Carta de Nizhny Tagil sobre o património industrial. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: CARTA PATRIMÓNIO INDUSTRIAL (ticcih.org).

IBGE. Moinho Cruzeiro, de Lages (SC), 1959. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/bibliotecacatalogo.html?id=422066&view=detalhe. Acesso em: 12 set. 2022.

IBGE. Moinho Cruzeiro, de Lages (SC), 1959. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/bibliotecacatalogo.html?id=422066&view=detalhe. Acesso em: 12 set. 2022.
IBGE. Centro da cidade de Lages, tirado do Morro do Posto (SC), 1959. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=422067. Acesso em: 12 set. 2022.

IBRAM. Instituto Brasileiro de Museus. Guia para projetos de arquitetura de museus. Organização Coordenação de Espaço Museais e Arquitetura - Brasília, DF: Ibram, 2020. Disponível em: ttps://www.museus.gov.br/wpcontent/uploads/2020/08/Guia-para-projetos-de-arquitetura-demuseus.pdf. Acesso em: 20 set. 2022. ICOM BRASIL (org.). ICOM aprova nova definição de museu. 2022. Disponível em: https://www.icom.org.br/?p=2756. Acesso em: 09 out. 2022.

diretrizes de projeto

- respeito à memória do local
- distinguibilidade
- materialidade adequada
- harmonia com o entorno

levantamento fotográfico - 2022

estado adotado para processo projetual

- visualização e mapeamento de danos

análise de entorno

- diversidade de edificações modernas;
- valorização da rua: visibilidade, muros baixos e permeabilidade;
- baixo gabarito;
- alinhamento predial.

LEGENDA

Terreno

Vistas paralelas

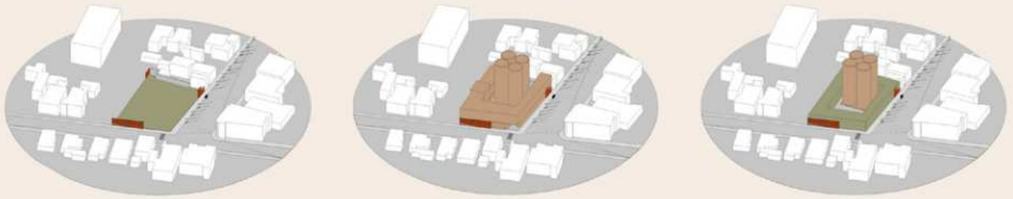
Vista analisadas

Visuais

Conceito

Seguindo o conceito de Movimento, Memória e Mutação para conceber o Novo Museu, definiu-se a ocupação do terreno optando pelo alinhamento predial a rua, assim como as demais edificações de comércio e serviços do entorno. Assim, cria-se uma circulação interna em volta dos silos. O uso de dois pavimentos é discreto e se adapta a paisagem

Projeto



Terreno de 1393.19m²

O volume inicial ocupa contorno do terreno, deixando o centro livre com os silos.

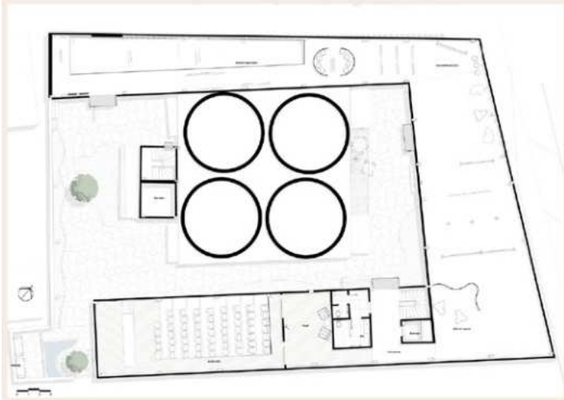
Volumetria final

A implantação foi pensada de modo a promover a caminhabilidade pelo complexo, utilizando de suas duas entradas. O percurso se dá em volta dos silos, sendo o acesso pela área externa.O percurso se dá em volta dos silos, sendo o acesso pela área externa. Há esáços de lazer e descanso, assim como o acesso ao mirante.

Térreo

As delimitações físicas são pensadas conforme o antigo prédio, respeitando os seus limites construídos. No térreo do prédio principal encontra-se a área adminstrativa e acesso as exposições por meio da rampa lateral.
No centro, na área remanescente abaixo dos silos há área comercial e de lazer, assim como a circulação qeu leva ao mirante.

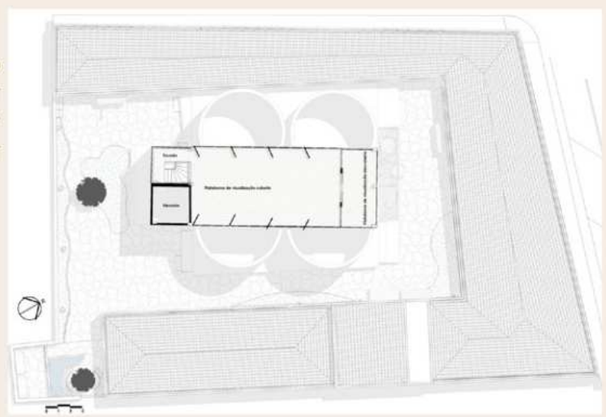
2º pavimento



Ao subir a rampa, chega a um paviemnto ampla e aberto as exposições. Também é possível acessar o auditório

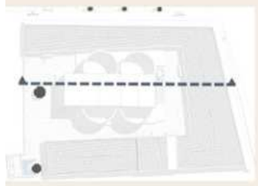
Cobertura

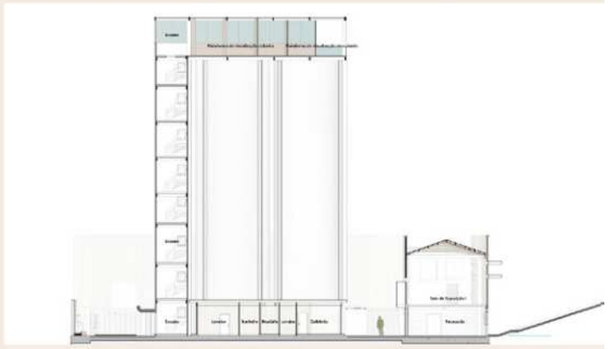
Por fim, tem o mirante cosntruindo aciam dos silos que permite visualizar a cidade. Acessado tanto por escadas, assim como o original e por elevador.

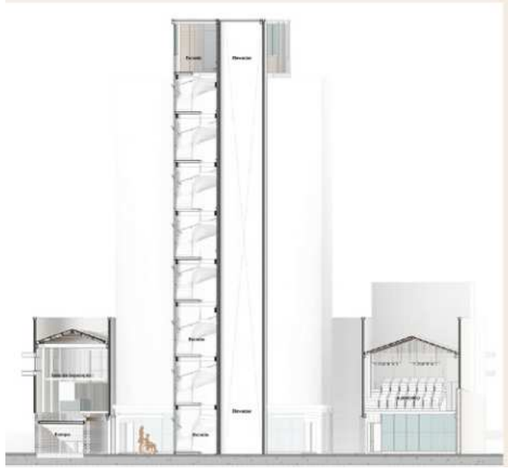


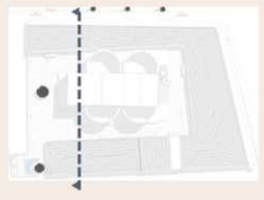
Elevações

Cortes

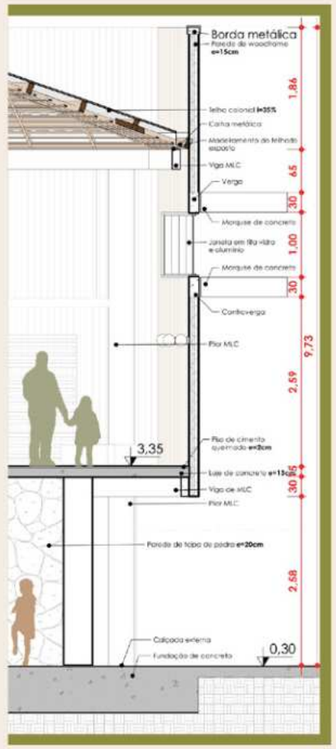






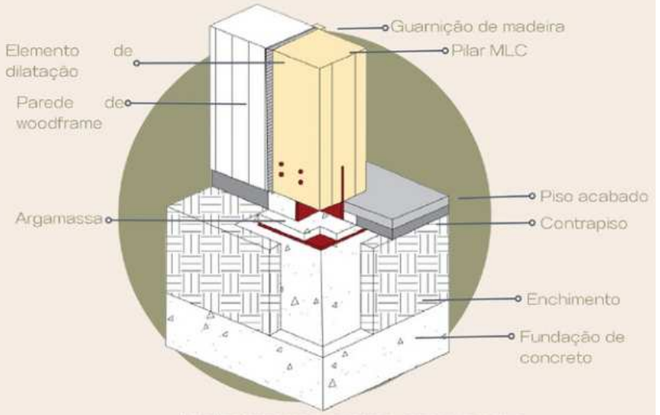


Corte de pele

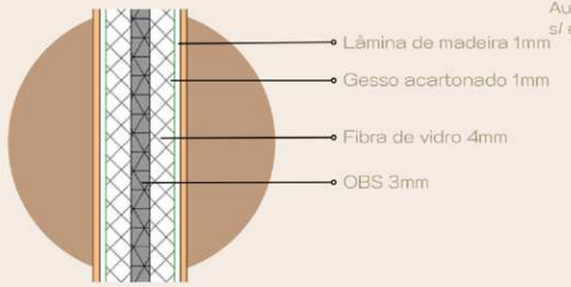


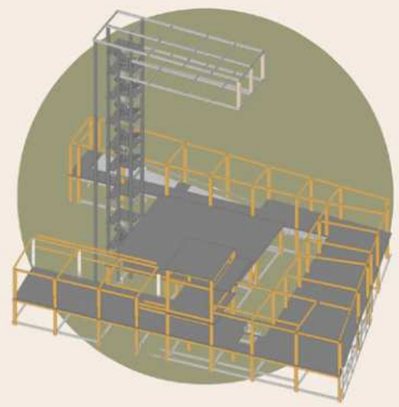
Materialidade

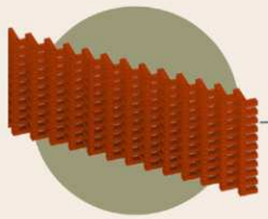
Com intenção de respeitar o preexistente e manter a distinguibilidade entre o novo e o antigo, optou-se por uso de Madeira Laminada Colada (MLC), no tom alaranjado e tijolos maciços em paredes vazadas. Em homenage a cidade, a entrada é composta por parede de taipa de pedras Lajes.



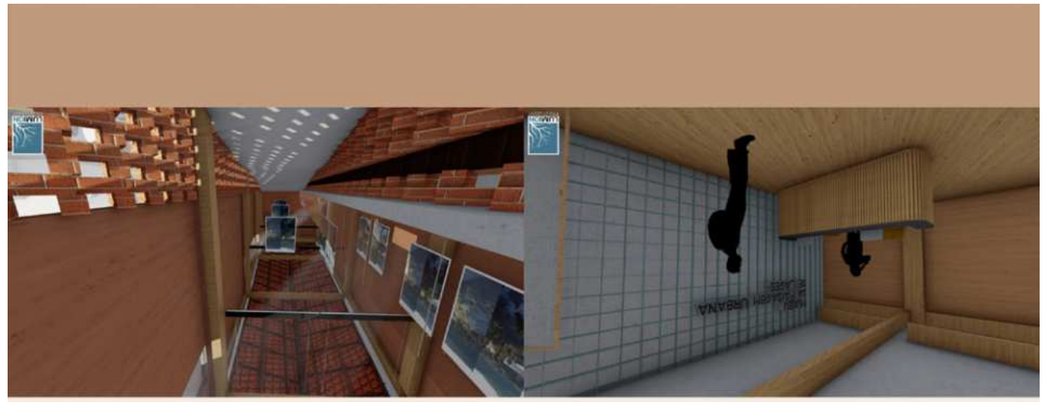
detalhe isométrico sapata e conexão com a edificação.
Autoria própria.
s/ escala







Tijolos maciços 50x15x13cm, posicionado a 90º entre si, deixando espaços vazios



(RE)CONSTRUINDO MEMÓRIAS
Proposta de conversão de Indústrias de beneficiamento em Complexo de Cultura e Lazer à margem da Lagoa em Laguna

Nicole Cardoso da Silva[1], Patrícia Turazzi Luciano[2] e Flávia Martini Ramos[3]

Este projeto origina-se de um Trabalho de Conclusão de Curso que tem como objeto de estudo as remanescências das Indústrias de Beneficiamento de Arroz Zilmar e da Cooperativa de Pesca Nipobrasileira, situadas na orla da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, em Laguna, Santa Catarina. Embora integrem o patrimônio histórico da cidade e estejam em uma área estratégica que conecta o patrimônio natural e o construído, essas estruturas encontram-se negligenciadas, com sua história ameaçada pelo esquecimento. A consciência desse problema, aliada ao contato com moradores locais e à vivência cotidiana da região, motivou a reflexão crítica e o desenvolvimento de uma proposta em nível de anteprojeto.

Os remanescentes industriais aqui abordados compreendem um complexo anteriormente ocupado por quatro edificações: a Indústria de Beneficiamento de Arroz Zilmar, que operou por mais de vinte e cinco anos até encerrar suas atividades no final da década de 1990; um armazém vizinho, convertido em depósito e posteriormente colapsado; e dois galpões que abrigaram a Indústria de Pescados Santa Marta e, mais tarde, a Cooperativa Mista de Pesca Nipo-Brasileira, que cessou suas atividades em 1992 (Guedes, 2020). Essas edificações tiveram um papel essencial na economia local ao longo do século XX (Guedes, 2022) e fazem parte da memória afetiva dos moradores.

Atualmente, os três edifícios remanescentes e seu entorno encontram-se segregados da cidade, formando uma barreira entre a lagoa e o centro histórico de Laguna. O isolamento é reforçado por muros e painéis publicitários, acentuando a sensação de insegurança e contribuindo para a degradação da paisagem histórica.
Diante desse cenário, propõe-se a ressignificação dessas estruturas por meio de sua conversão em um Complexo de Cultura e Lazer, buscando reintegrá-las à cidade e suprir a carência de espaços adequados para atividades culturais e de convivência. Para embasar a proposta, foram realizados estudos históricos e documentais, levantamento físico e fotográfico, análise do sítio por meio de visitas exploratórias, além da aplicação de entrevistas e questionários online.

A partir dos dados colhidos, estabeleceram-se o conceito, as diretrizes projetuais e o programa de necessidades, considerando as demandas da população e a contextualização do local. Destaca-se a recorrência da expressão: “eram milhares de peixes”, evocando o conceito de cardume, relacionado simbolicamente às atividades fabris. Essa concepção reforça a coletividade e a interação social, orientando o projeto para espaços inclusivos.

1 Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade do Estado de Santa Catarina.
2 Professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Estado de Santa Catarina.
3 Professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Estado de Santa Catarina.

Figura 1 – Nuvem de palavras. Em rosa, as percepções da população sobre o local; em azul, os possíveis usos sugeridos. (Elaborado pela autora, 2024).

O programa de necessidades reflete essa abordagem e inclui horta comunitária, mirante para a lagoa, áreas de lazer, espaços para feiras e pesca, distribuídos entre três setores principais: centro de artes, centro de memórias e centro de cultura e lazer. Foram elaborados diagramas de reabilitação/demolição e setorização, identificando conexões e eixos urbanos. Optou-se pela demolição de acréscimos incompatíveis com as remanescências industriais e a legislação municipal (Laguna, 2013), prevendo o reaproveitamento dos materiais.

Assim, a proposta visa preservar e ressignificar o patrimônio industrial lagunense, reinserindo-o no cotidiano urbano, promovendo sua valorização e evitando seu apagamento. Ao integrar passado e presente, fortalece-se a identidade local e transformam-se áreas subutilizadas em espaços vivos e acessíveis, reafirmando a relevância do patrimônio industrial na memória coletiva.

Referências

DOZOL, Fernanda de Oliveira. Espaço público de lazer e cultura: Revitalização de trecho da orla Lagoa Santo Antônio – Laguna, SC. Trabalho de conclusão de curso I (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade do Sul de Santa Catarina, 2008.

GUEDES, Valmir. Laguna já foi uma cidade industrial. Blog do Valmir Guedes - Laguna, 13 julho. 2022. Disponível em: https://valmirguedes.blogspot.com/search?q=Laguna+j%C3% A1+foi+uma+cidade+industrial..

GUEDES, Valmir. Nipo Brasileira. Uma indústria que marcou época na Laguna. Blog do Valmir Guedes - Laguna, 27 out. 2020. Disponível em: https://valmirguedes.blogspot.com/search?q=nipo+.

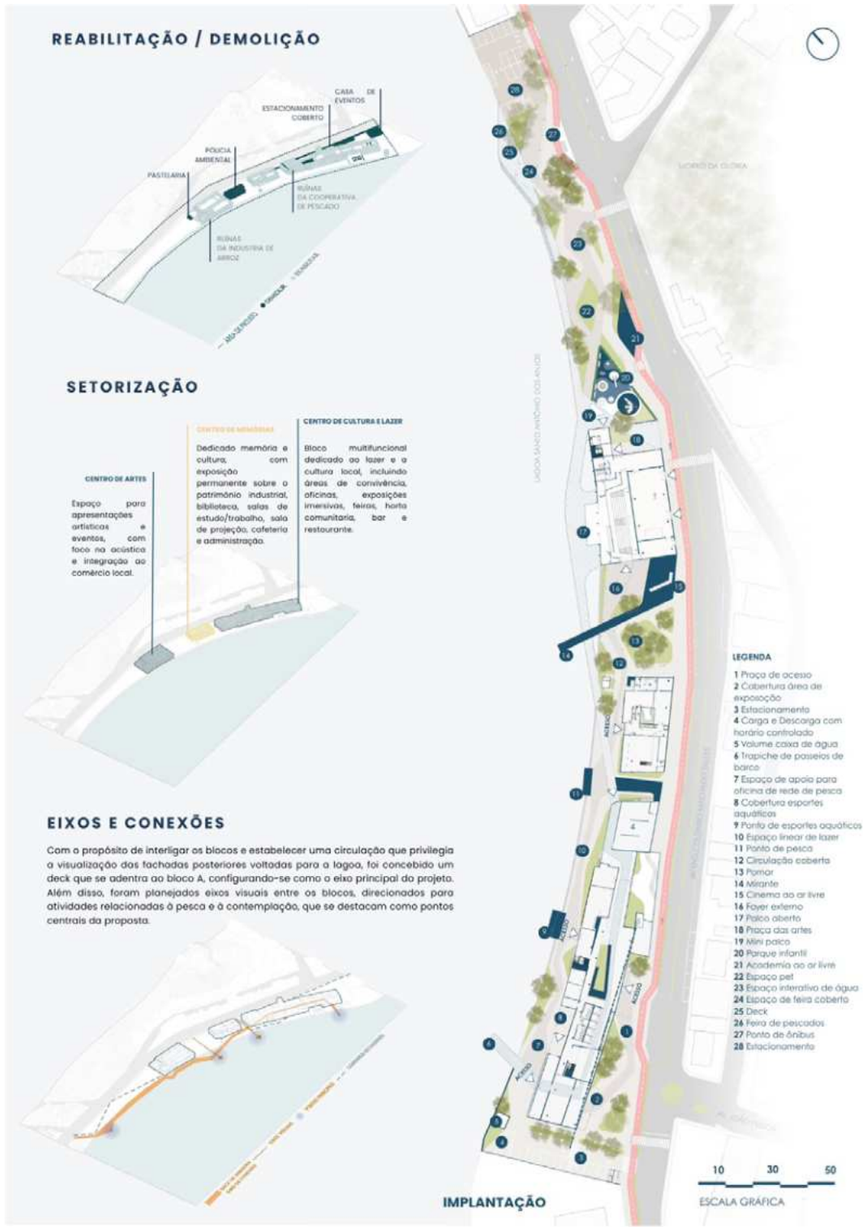


Figura 2 – Diagramas e Implantação (Elaborado pela autora, 2025).

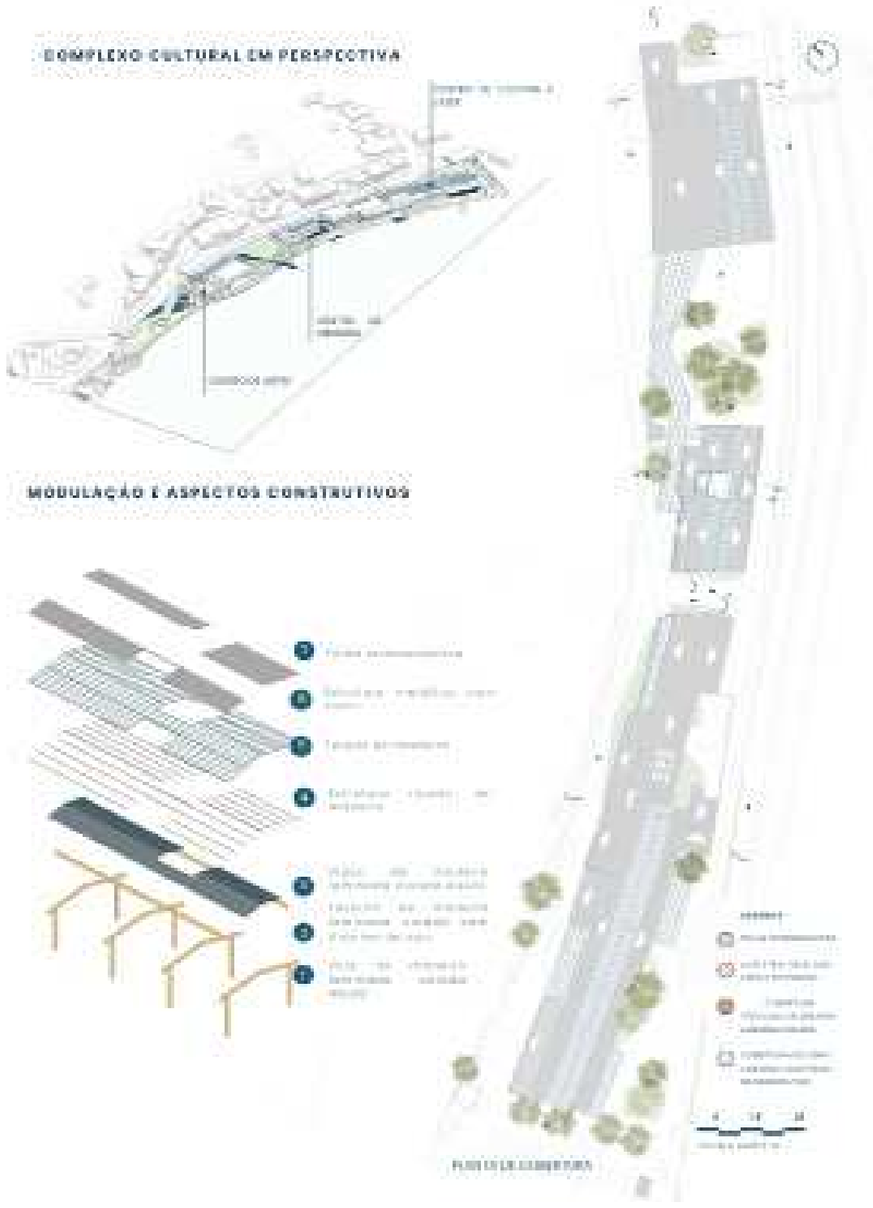


Figura 3 – Planta de cobertura e Aspectos Construtivos (Elaborado pela autora, 2025).

Figura 4 – Centro de Cultura e Lazer (Elaborado pela autora, 2025).

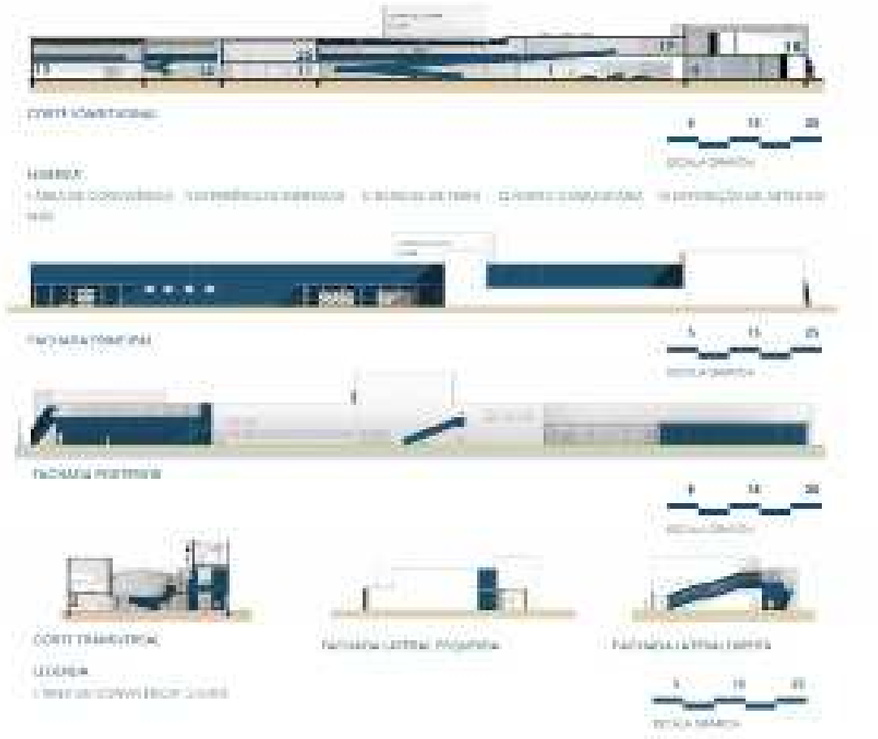


Figura 5 – Cortes e elevações Centro de Cultura e Lazer (Elaborado pela autora, 2025).

Figura 6 – Centro de memórias (Elaborado pela autora, 2025).

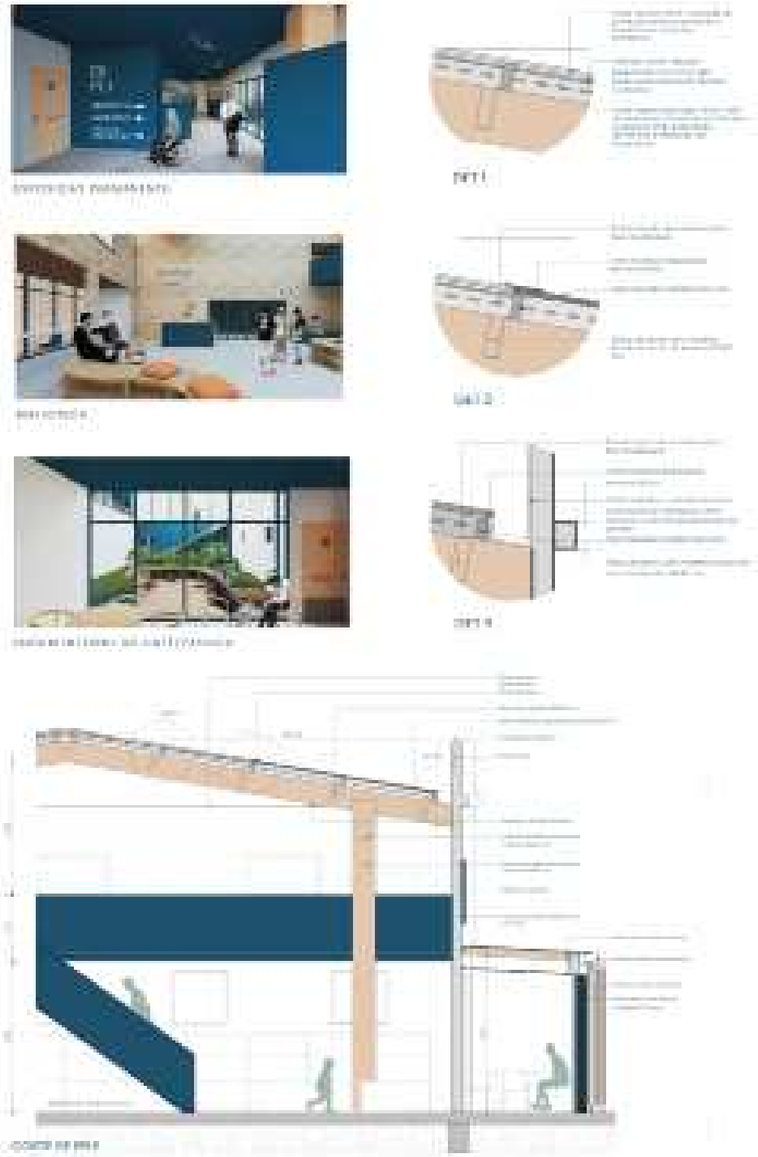


Figura 7 – Detalhes e renders Centro de memórias (Elaborado pela autora, 2025).

Figura 8 – Centro de artes (Elaborado pela autora, 2025).

ISSN 2526-7310