

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E SEUS USOS CONTEMPORÂNEOS



ANAIS DA III JORNADA REGIONAL DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL SUDESTE E CENTRO-OESTE – 2025

Anais da III Jornada Regional do Patrimônio Industrial Sudeste e Centro-Oeste
Proceedings of the III Regional Conference on Industrial Heritage of the Southeast and Midwest

Editores e Comissão Organizadora | Editors and Organized Committee

Andrey Minin Martin
Daniela Pistorello
Denise Fernandes Geribello
Ronaldo André Rodrigues

Comissão Científica | Scientific Committee

André Luiz Rocha Cardoso
Andrey Minin Martin
Antony Beux Tessari
Daniela Pistorello
Denise Fernandes Geribello
Olivia Silva Nery
Diógenes Rodrigues de Sousa
Geovana Erio
Ronaldo André Rodrigues da Silva

Comissão Executiva | Execution Committee

Ronaldo André Rodrigues da Silva
Andrey Minin Martin
Daniela Pistorello
Denise Fernandes Geribello
Geovana Erlo
Olivia Silva Nery

Secretária de Edição | Assistant Editor

Denise Fernandes Geribello

Design editorial | Editorial Layout

Ronaldo André Rodrigues da Silva

Imagem da capa | Cover Layout

Milagros Britany Apaza Estrada | Denise Fernandes Geribello

Crédito Fotográfico:

Denise Fernandes Geribello

Data | Year: 2025

ISBN: 978650204424-7

Edição, Propriedade e Redação | Publisher and Editorial Office

Ronaldo André Rodrigues da Silva

Os conteúdos e opiniões publicadas nestes Anais são da exclusiva responsabilidade dos seus autores e não refletem a opinião dos Editores e da Comissão Científica.

Authors are solely responsible for all views and opinions contained in these proceedings, which do not necessarily represent those of the Editors and of the Scientific Committee.



Ronaldo André Rodrigues da Silva
Daniela Pistorello
Denise Fernandes Geribello
Andrey Minin Martin
(Eds.)

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E SEUS USOS CONTEMPORÂNEOS

ANAIS DA III JORNADA REGIONAL DO
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
SUDESTE E CENTRO-OESTE – 2025



SOBRE O EVENTO

O Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH-Brasil), filiado ao TICCIH internacional desde 2004, foi constituído a partir da iniciativa de profissionais de distintas áreas de formação preocupados em desenvolver ações concretas contra a destruição e a deterioração do patrimônio industrial brasileiro, bem como em enfrentar os inúmeros riscos que ameaçam a preservação de seu legado. Em todo o território nacional, encontram-se exemplares de patrimônio industrial de significativa relevância histórica, econômica, tecnológica e social, cuja preservação se mostra imprescindível para compreender a complexidade das transformações que marcaram técnica, tecnológica, cultural da sociedade brasileira nos últimos dois séculos.

O patrimônio industrial deve ser entendido não apenas como vestígio material de fábricas, maquinários, oficinas e documentos, mas como parte constitutiva de um processo mais amplo de transformações técnicas, tecnológicas e sociais, que impactaram diretamente os modos de produzir, de organizar o trabalho e de ocupar os espaços urbanos e rurais. A emergência e a consolidação de diferentes formas de produção industrial, em articulação com dinâmicas econômicas globais e locais, engendraram alterações profundas na vida social, nas paisagens culturais e nas representações coletivas do trabalho e da técnica. Preservar esse patrimônio significa, portanto, preservar também as memórias e experiências que acompanharam tais processos históricos de mudança.

Entre os propósitos do TICCIH-Brasil, previstos em seu Estatuto (Art. XVI), destaca-se a promoção de informações e conhecimento sobre o patrimônio industrial por meio da realização de congressos bienais, encontros regionais, visitas guiadas e outras iniciativas de caráter científico e cultural. Nesse contexto, foram concebidas as Jornadas Regionais de Patrimônio Industrial, que, ao serem realizadas em diferentes regiões do país, têm como finalidade promover debates, estimular a difusão de pesquisas e fortalecer ações de valorização e preservação do patrimônio industrial em suas diversas dimensões.

A III Jornada Regional de Patrimônio Industrial: Patrimônio Industrial e seus usos contemporâneos inscreve-se nesse horizonte de atuação. O evento reúne conferências e apresentações dedicadas a discutir os múltiplos aspectos que compõem o campo do patrimônio industrial – desde sua materialidade e registro documental, até as memórias, representações e paisagens associadas. O foco no tema dos “usos contemporâneos” busca problematizar como esse patrimônio, longe de estar restrito ao passado, vem sendo continuamente ressignificado, incorporado a novas práticas culturais, educativas, turísticas, artísticas e urbanísticas, bem como mobilizado em disputas sociais e políticas que envolvem o direito à memória e ao espaço.

Dessa forma, a Jornada propõe refletir sobre a permanência e a atualidade do patrimônio industrial, entendendo-o como chave para a análise crítica das mudanças nos processos de produção, das dinâmicas sociais a eles vinculadas e das formas pelas quais tais transformações deixaram marcas materiais e imateriais em nossa sociedade. Ao mesmo tempo, reafirma-se o compromisso do TICCIH-Brasil em articular especialistas, instituições e comunidades na construção de estratégias que assegurem a valorização desse patrimônio, contribuindo para sua salvaguarda e para a ampliação dos sentidos que lhe são atribuídos no presente.

A III Jornada Regional de Patrimônio Industrial (Sudeste/Centro-Oeste): Patrimônio Industrial e seus usos contemporâneos organiza-se em torno de eixos temáticos que, além de orientar a submissão de trabalhos, visam promover o diálogo entre distintas áreas do conhecimento e perspectivas de análise. Ressalta-se que todos os eixos foram concebidos de forma a favorecer abordagens interdisciplinares e transversais, contemplando as várias dimensões do patrimônio – natural, cultural, material e imaterial – e suas problematizações, bem como suas diferentes manifestações, expressões e modos de apropriação.

EIXOS TEMÁTICOS E RESPECTIVOS SUBTEMAS

1. (Re)conhecer e (Re)usar o Patrimônio Industrial

Este eixo propõe reflexões sobre a redescoberta e a revalorização dos bens industriais, enfatizando práticas de reconhecimento, proteção e reaproveitamento, tanto funcional quanto simbólico, desses espaços e objetos históricos. O debate contempla, de forma crítica, os impactos da desindustrialização e as possibilidades contemporâneas de ressignificação de sítios industriais desativados, explorando usos culturais, sociais, ambientais e econômicos em novos contextos urbanos.

2. Patrimônio Industrial e Sustentabilidade

Este eixo discute as formas pelas quais o patrimônio industrial pode ser reintegrado de maneira sustentável à vida contemporânea, por meio de práticas responsáveis de conservação, adaptação e inclusão social. O enfoque interdisciplinar aqui é fundamental, articulando áreas como história, arquitetura, urbanismo, direito, museologia, economia e meio ambiente, a fim de compreender os múltiplos usos e significados atribuídos ao patrimônio industrial na atualidade. Busca-se refletir sobre a sustentabilidade não apenas em sua dimensão ambiental, mas também em seus desdobramentos sociais, políticos e culturais.

3. Patrimônio Industrial e Memória

Este eixo dedica-se a examinar as relações entre o patrimônio industrial e os processos de construção da memória social, coletiva e individual. Considera-se que a preservação de bens industriais não envolve apenas a conservação de estruturas físicas, mas também a salvaguarda das narrativas, das práticas de trabalho e das experiências humanas a elas associadas. A memória, nesse sentido, é entendida como campo de disputa e ressignificação, no qual diferentes atores sociais atribuem novos sentidos e valores a esse patrimônio, ampliando sua relevância no tempo presente.

PROGRAMAÇÃO

23/10/2025

19h Sessão de Abertura e Conferência: Esquecer o Industrial? Por uma defesa do patrimônio como campo de luta – Profa. Dra. Cristina Meneguello (UNICAMP)

24/10/2025

9h Mesa Redonda: Usos e Reusos do Patrimônio Industrial; Palestrantes: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi (PUC-Campinas) e Prof. Dr. Silvio Oksman (Metrópole Arquitetos)

14h Sessões de apresentação de trabalhos

16h Sessões de apresentação de trabalhos

19h Conferência de encerramento: A proposição de novos usos e possibilidades do patrimônio industrial – Prof. Bernardo Brasil (IFSC); Mediação: Prof. Dr. Eduardo Romero

25/10/2025

9h Reflexões e Visita Virtual ao Museu de Artes e Ofícios, Belo Horizonte, Minas Gerais – Prof. Dr. Ronaldo André Rodrigues

SUMÁRIO

GRUPO 1 – MEDIAÇÃO: CLAYTON CARILI

SAMBA E PAISAGEM CULTURAL INDUSTRIAL EM CURITIBA: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO IMATERIAL NAS VILAS FERROVIÁRIAS 10

O USO DA METODOLOGIA EM FAVOR DA MEMÓRIA E DO PATRIMÔNIO IMATERIAL: APLICABILIDADES NO IRAMUTEQ 14

O BAIRRO REBOUÇAS EM CURITIBA COMO TERRITÓRIO DE PATRIMÔNIO, EDUCAÇÃO E GÊNERO 20

A PAISAGEM INDUSTRIAL DE JUIZ DE FORA (MG): PATRIMÔNIO, IDENTIDADE E SUSTENTABILIDADE 26

USO DE IMÓVEIS FERROVIÁRIOS DEVOLUTOS: CONSIDERAÇÕES SOBRE O FUNDO REVIVE NATUREZA 33

GRUPO 2 – MEDIAÇÃO: MARCELO CARLUCCI

INTERVENÇÕES EM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: POTENCIALIDADES E OPORTUNIDADES PERDIDAS NO PORTO MARAVILHA, RIO DE JANEIRO..... 41

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NOS MUSEUS DE PORTO ALEGRE: ENTRE ACERVOS, MEMÓRIAS E ESQUECIMENTOS 45

AS TAREFEIRAS DA CIDADE DO RIO GRANDE: ENTRE O CHEIRO QUE ESTIGMATIZA E A MEMÓRIA QUE ACOLHE 51

OS SALADEIROS DO RIO QUARAÍ: TRAJETÓRIA DE INTEGRAÇÃO FRONTEIRIÇA BRASIL-URUGUAI..... 55

GRUPO 3 – MEDIAÇÃO: DIÓGENES SOUSA

FÁBRICA DE SABÃO E VELAS LANG - À LUZ DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: (RE)CONHECER, (RES)SIGNIFICAR PARA (RE)USAR 61

(RE)CONHECER E (RE)USAR O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: EXPERIÊNCIAS DA VILA OPERÁRIA DO DAE E DO ECOMUSEU MORRO GRANDE..... 67

(RE)CONHECIMENTO DO GALPÃO INDUSTRIAL DA CBT EM IBATÉ/SP 72

MEMÓRIAS E ESPAÇOS FERROVIÁRIOS: ENVELHECIMENTO, IDENTIDADE E DESIGUALDADES EM ASSIS – SP 79

OS CURTUMES DE FRANCA: UM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. 83

GRUPO 4 – MEDIAÇÃO: ANDREY MARTIN

PERSPECTIVAS SOBRE PRESERVAÇÃO DA ANTIGA FÁBRICA BOYES EM PIRACICABA/SP 94

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: INTERVENÇÃO NA ANTIGA FÁBRICA SISSI EM ITUIUTABA, TRIÂNGULO MINEIRO 100

QUANDO A FÁBRICA DE TECIDOS VIRA MUSEU DE ARTE 103

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E O IMPACTO DAS ENCHENTES DE SETEMBRO DE 2023 E MAIO DE 2024 NO VALE DO TAQUARI (RS) 109

A EXPANSÃO DO COMPLEXO DE PRODUÇÃO DE VACINAS NA FIOCRUZ: PATRIMÔNIO INDUSTRIAL MODERNO E CONTEMPORÂNEO 118

GRUPO 5 – MEDIAÇÃO: BEATRIZ ALVES GOULART ROCHA

MEMÓRIA E MATERIALIDADE: DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS NA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO 125

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL EM MOÇAMBIQUE. 130

O USO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: O CONJUNTO ARQUITETÔNICO E PAISAGÍSTICO DA ESTAÇÃO DA STEVENSON-ARAGUARI/MG 135

A HISTÓRIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PEDERNEIRAS ATRAVÉS DA SUA MATERIALIDADE	143
FOTOGRAFIA E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: A COLEÇÃO METALÚRGICA ABRAMO EBERLE	154
GRUPO 6 – MEDIAÇÃO: MARCELO CARLUCCI	
MEMÓRIA E PRESERVAÇÃO: ANÁLISE CRÍTICA DAS PROPOSTAS DE PRESERVAÇÃO NA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL	160
O MODERNISMO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO DE CAMPINAS DA ESTRADA DE FERRO GOIÁS, EM GOIÂNIA, GO.....	173
DISPUTAS E CONTRADIÇÕES NA DISCUSSÃO DA PRESERVAÇÃO DO COMPLEXO MATARAZZO EM ANTONINA, PARANÁ	182
A PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM DE NOVA FRIBURGO-RJ ATRAVÉS DE SEU PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: O CASO DA FÁBRICA YPÚ	191
MOINHO PINTOBANDEIRENSE-TONDO: UMA REFLEXÃO SOBRE A HISTÓRIA E POSSIBILIDADES DE NOVOS USOS PARA PRESERVAÇÃO	197
GRUPO 7 – MEDIAÇÃO: DENISE FERNANDES GERIBELLO	
REVISÃO DO DISCURSO HISTÓRICO NO MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO.....	203
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E MEMÓRIA OPERÁRIA EM SÃO GONÇALO: VESTÍGIOS, NARRATIVAS E DISPUTAS DE LEMBRANÇA NA “MANCHESTER FLUMINENSE”	207
MEMÓRIAS E IDENTIDADE CULTURAL: A POTENCIALIDADE DO TURISMO HISTÓRICO-INDUSTRIAL TÊXTIL COM A ANTIGA COMPANHIA PETROPOLITANA DE TÊCIDOS NO 2º DISTRITO (CASCATINHA) NA CIDADE DE PETRÓPOLIS/RJ	213
CASAS UBERLÂNDIA – UMA EXPERIÊNCIA DE RESSIGNIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DESATIVADO	231

SAMBA E PAISAGEM CULTURAL INDUSTRIAL EM CURITIBA: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO IMATERIAL NAS VILAS FERROVIÁRIAS

Caroline Glodes Blum – blum.caroline@gmail.com

INTRODUÇÃO

Este trabalho explora a profunda conexão entre o samba e o patrimônio industrial de Curitiba, com foco na extinta Vila Tassi, uma comunidade que se desenvolveu na área dos bairros Rebouças e Jardim Botânico. Situada entre o rio, a Rede Ferroviária, antigas indústrias como o Moinho Inglês e a indústria da erva-mate Leão Junior, e o Estádio Durival de Britto e Silva, a Vila Tassi foi um epicentro da efervescência cultural e social ligada à vida operária. Diante das "constantes ameaças de apagamentos históricos" decorrentes da modernização urbana (Florenzano, 2021), este estudo argumenta que o patrimônio industrial vai além de edifícios e máquinas, abrangendo as narrativas, as práticas culturais e a memória social das comunidades. Nesse contexto, o samba emerge não apenas como uma manifestação artística, mas como um guardião fundamental da paisagem cultural imaterial, protegendo a memória de um modo de vida do patrimônio industrial.

Para demonstrar essa reflexão, a análise se aprofunda na história da ferrovia em Curitiba, que foi o principal motor da urbanização no Paraná e responsável pela criação de vilas operárias. O texto destaca como a Vila Tassi, apesar de seu apagamento físico, foi o berço do Clube Atlético Ferroviário e da primeira escola de samba da cidade, a Colorado. A pesquisa, que se alinha a estudos que destacam a urgência de preservar o patrimônio industrial do Rebouças, combina métodos etnográficos, entrevistas e análise de acervos para investigar como a trajetória de Mestre Maé da Cuíca e suas composições se tornaram veículos de memória para um território fisicamente suprimido. Em suma, este trabalho busca evidenciar como a cultura popular, por meio do samba, constituiu um poderoso instrumento de resistência e preservação da identidade operária e negra em uma paisagem urbana em constante transformação.

1. A Ferrovia, a Vila Tassi e a Gênese do Samba e do Futebol

A ferrovia foi o principal motor da urbanização no Paraná. Inicialmente operada por empresas estrangeiras, a malha foi encampada pelo poder público entre 1930 e 1957, culminando na criação da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC) em 1942. A RVPSC foi uma grande empregadora e construtora de vilas operárias, onde funcionários se estabeleciam e davam origem a bairros como Capanema, Cajuru e Cristo Rei (Cordova 2010). No entanto, a partir das décadas de 1960 e 1970, a ascensão do transporte rodoviário e os novos planos urbanísticos de Curitiba levaram a uma crise da paisagem ferroviária, com a demolição de casas e a substituição de infraestruturas.

A Vila Tassi, uma das vilas ferroviárias, era o epicentro da efervescência cultural da região. Foi ali que os trabalhadores da Rede Ferroviária criaram o Clube Atlético Ferroviário em 1930, um time que representava a identidade operária da comunidade. A cultura do samba também floresceu na Vila Tassi, com a fundação da primeira escola de samba de Curitiba, a Colorado, em 1945, por um grupo de moradores, em sua maioria negros (Freitas, 2010). A agremiação se destacou por sua batucada e por ser a primeira a desfilar com um samba autoral na avenida.

O tema dos despejos e da importância da Vila Tassi é recorrente nas composições de Mestre Maé da Cuíca. Em "Vila Tássii" (1949), ele expressa a tristeza da demolição e a resiliência da comunidade, e em "Princesa dos Campos", celebra a vila como o berço de sua identidade e do samba curitibano. Essas canções demonstram como o samba se tornou um veículo de memória para um território fisicamente apagado.

2. A Trajetória de Mestre Maé e a Resistência Cultural

A vida de Mestre Maé da Cuíca personifica a fusão entre a vida operária e a cultura popular. Nascido em Ponta Grossa, ele se mudou para Curitiba em 1932 (Blum, 2023). Em sua juventude, Maé aprendeu a tocar cuíca e se tornou um jogador de futebol talentoso, chegando a vencer um campeonato operário no Rio de Janeiro em 1949 pelo time da Móveis Cimo, onde trabalhava. No mesmo ano, ele começou a trabalhar na Rede Ferroviária, onde permaneceu até 1978.

A modernização urbana tentou transformar a Vila Tassi em um "não-lugar" (Augè, 1994), um espaço sem história ou identidade social. No entanto, o samba, como uma manifestação do "espaço vivido" (Lefebvre, 2013), resistiu ao apagamento. A teoria de Milton Santos (2003) sobre o "território usado" complementa essa visão, mostrando que o espaço é dinâmico e que as relações sociais, como as do samba na Vila Tassi, o constroem e o reconstróem.

Complementando a análise, podemos inserir a Vila Tassi no contexto de um complexo pós-industrial e pós-ferroviário. As ruínas e os vestígios da antiga indústria, da ferrovia e das vilas operárias em vez de serem sinais de abandono, tornam-se elementos fundamentais para a preservação da memória e da cultura que a própria cidade tentou negar (Florenzano, 2021, p. 44). O que para o progresso modernizador seria um obstáculo a ser removido, para a comunidade da Vila Tassi, esses vestígios são marcas de sua própria história e identidade. Eles funcionam como âncoras para as práticas culturais, como o samba, que se desenvolvem em contraposição à lógica de apagamento imposta pelo planejamento urbano.

A memória da Vila Tassi é preservada por grupos como o Bloco de Samba Boca Negra (fundado em 2017) e a Velha Guarda da Vila Capanema (fundada em 2018), que valorizam a cultura negra e operária da região. O patrimônio industrial é definido como os vestígios do processo produtivo de uma sociedade, que revelam o modo de vida da classe trabalhadora e a coletividade envolvida (Mantovani, 2025, p.175). Dentro desse contexto, o samba da Vila Tassi se conecta à paisagem cultural, que é o resultado da interação humana com a natureza e é repleta de significados e traços culturais.

A valorização do samba como manifestação da cultura popular questiona o que é considerado digno de preservação pela cidade. A paisagem cultural da industrialização teve um impacto profundo nas identidades e modos de vida das populações (Mantovani, 2025). É nesse ponto que a comunidade local e seus saberes são importantes, pois a paisagem é um espaço carregado de significados simbólicos e disputas de poder. É crucial entender o caráter polissêmico da paisagem cultural, que, por sua complexidade teórica, pode resultar em "lugares comuns, aplicações superficiais e avaliações subjetivas" se não for tratada de maneira adequada.

3. A Dádiva do Samba, a Memória e a Paisagem Cultural Industrial

Este estudo demonstra a profunda conexão entre o samba e o patrimônio industrial em Curitiba, com foco na extinta Vila Tassi. O trabalho argumenta que o patrimônio industrial transcende a dimensão

material, abrangendo a paisagem cultural e a memória social das comunidades que ali viveram. Nesse contexto, o samba emerge como um guardião fundamental dessa memória.

A teoria da dádiva de Marcel Mauss (2003) oferece uma perspectiva enriquecedora para a análise do samba da Vila Tassi, pois o conceito centraliza a ideia de que as trocas sociais não são movidas apenas por interesses econômicos. O samba, nesse contexto, surge como uma dádiva em si mesmo: um ato de generosidade e um presente que a comunidade oferece a si mesma e ao mundo. Essa prática de dar, receber e retribuir o canto e a dança fortalece os laços de solidariedade e cria uma memória que não pode ser comprada ou vendida, contrapondo-se à lógica do mercado que levou ao apagamento do território. A dádiva do samba, portanto, é a própria essência do patrimônio imaterial, pois garante a perpetuação da história e da identidade da comunidade, tornando-se um poderoso instrumento de resistência contra a desapropriação e o esquecimento.

Para compreender a complexidade da memória, a análise recorre a Pierre Nora e Leda Maria Martins. Para Nora, a Vila Tassi, suas canções e as rodas de samba funcionam como "lugares de memória" (1993), âncoras para as lembranças em um tempo de acelerado esquecimento. Essa memória, além de simbólica, se manifesta através das afrografias da memória, conceito de Leda Maria Martins (2021). As práticas corporais, rituais e performances dos sambistas transmitem e revivam a história da vila, garantindo que a memória seja um corpo vivo e pulsante.

A história da Vila Tassi e a vitalidade do samba curitibano oferecem uma lição valiosa. O estudo demonstra que a cultura popular, por meio do gesto generoso da dádiva e do trabalho contínuo da memória, se manifesta como um instrumento fundamental para a construção de resiliência comunitária. A paisagem cultural, alimentada pela devoção dos sambistas e pela força da lembrança, garante que a memória de um modo de vida seja preservada e transmitida como um legado. Diante disso, este trabalho aponta para a urgente necessidade de aprofundar as pesquisas sobre a paisagem cultural do patrimônio industrial ferroviário de Curitiba. Explorar esse "coração" do patrimônio industrial, que pulsa na intersecção entre o material e o imaterial, é crucial para uma compreensão mais completa de sua história social e de sua importância para a cidadania.

Notas

¹ Este texto faz parte da pesquisa de doutoramento da autora, realizada junto ao Programa de pós-graduação em antropologia e arqueologia da Universidade Federal do Paraná sob orientação da Professora Doutora Liliana Porto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Lisboa: Bertrand Editora, 1994.
- BATISTA, Fábio Domingos. **A Tecnologia Construtiva em Madeira na Região de Curitiba: da Casa Tradicional à Contemporânea**. Florianópolis, 2007. 158f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.
- BLUM, Caroline Glodes. **Carnaval curitibano: o "lugar" de uma festa popular na cidade**. Curitiba, 2013. 192f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) - Pós-Graduação em Antropologia e Arqueologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013.
- CORDOVA, Dayane Z.; IUBEL, Aline; STOIEV, Fabiano; SOUZA, Leco de. **Pelos trilhos: Paisagens Ferroviárias de Curitiba**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010.

- FLORENZANO, Iaskara S. **Reconhecimento e preservação de áreas pós-industriais como patrimônio cultural: o caso Rebouças em Curitiba**. Curitiba, 2021. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana)- Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2021.
- LEFEBVRE, Henri. **A Produção do Espaço**. Rio de Janeiro: Editora da UFF, 2013.
- MANTOVANI, Amanda Vaillant; FIORIN, Evandro. **Patrimônio Industrial e Paisagem Cultural: Entre a Teoria Interdisciplinar e a Prática Fragmentada**. *Cadernos Navi: Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural*, Florianópolis, v. 14, n. 26, p. 158-180, jan-jun 2025.
- MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2003.

O USO DA METODOLOGIA EM FAVOR DA MEMÓRIA E DO PATRIMÔNIO

IMATERIAL: APLICABILIDADES NO IRAMUTEQ

Claudiâni Guimarães Vargas Gonçalves – claudiani.vargas@gmail.com

Moisés Waismann – moises.waismann@unilasalle.edu.br

INTRODUÇÃO

Esta comunicação é parte de uma pesquisa maior, à nível de Doutorado, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Bens Culturais da Universidade La Salle, situada no município de Canoas, no estado do Rio Grande do Sul, intitulada “Memórias do trabalho e do trabalhador: a produção de farinha de trigo no município de Canoas”, ao qual está em andamento e investiga a memória e patrimônio imaterial do setor de moagem a partir das entrevistas com trabalhadores coletadas na empresa Moinho Estrela.

Justifica-se a investigação da memória e o patrimônio imaterial por meio das narrativas do Moinho Estrela, uma vez que conforme Halbwachs (2006), a memória individual não pode ser separada da memória coletiva, pois a sociedade está presente nela e vice-versa, construindo a identidade do grupo em um campo social. Neste sentido, Bourdieu (1989) corrobora quando aponta que através de um campo social é possível traçar histórias e conhecimentos, compreendendo, por meio da adaptação deste campo, como que ele se constrói, já que os indivíduos estão inseridos em múltiplos campos, influenciando-os.

Soma-se o entendimento sobre o patrimônio industrial que se constitui como lugar de memória, onde as atividades produtivas permanecem presentes, transcendendo a condição de tempo e espaço do trabalho (Ferreira, 2009). Também é verdade que o patrimônio industrial é mais do que “pensar sobre os espaços de trabalho implica em entender todas as suas dimensões materiais e imateriais” (Meneguello, 2021, p. 92) e quando este trabalho é lembrado, “a memória edificada ou não, pode se transformar em patrimônio industrial” (Meneguello, 2021, p. 93).

De igual forma, os aspectos imateriais são mencionados na Carta de Sevilla (2018), ao qual traz que a memória coletiva deve permanecer acessível à sociedade, colaborando para a compreensão de que o patrimônio industrial não deve ser um elemento estático, mas sim um processo dinâmico, que necessita ser divulgado, valorizado e preservado, visto que objetiva traduzir uma herança memorial.

Neste resumo, objetiva-se apresentar, de forma sucinta, como que a metodologia foi construída e tratada, partindo das categorias e subcategorias que emergiram das narrativas coletadas na empresa estudada. Para atender esta finalidade, e por meio das técnicas da análise de conteúdo inspiradas por Bardin (1977), bem como o tratamento dos dados através do *software* Iramuteq, foram criados dois “subcorpus” e quatro “classes”, considerando o *corpus* textual das narrativas de trabalhadores do setor moageiro. Desta forma, foi possível quantificar e representar, graficamente, os conteúdos das entrevistas e suas ramificações, contribuindo para a interpretação dos dados para cruzar essas informações com a revisão conceitual, atendendo a demanda inicial requerida pela Tese.

1 METODOLOGIA

Trata-se de um estudo qualitativo, exploratório, documental que utiliza de elementos das técnicas de análise de conteúdo, para tratamento de entrevistas semiestruturadas. Segundo Gil (2008), este tipo

de pesquisa busca entender as variações sociais e as características de um grupo, esclarecendo conceitos por meio de hipóteses pesquisáveis em investigações pouco exploradas. No caso da análise de conteúdo, Bardin (1977) sistematizou um conjunto de técnicas de dados para abordar pesquisas qualitativas a fim de extrair conhecimentos a partir de uma produção.

Ainda, observa-se que os relatos foram analisados via *software* Iramuteq, ao qual permite que textos sejam organizados por meio de representação quantitativa e gráfica. Através do *software*, é possível importar um material transcrito para transformar elementos textuais em dados, onde estes são aproximados ou distanciados um dos outros, conforme a hipótese norteadora da pesquisa (Camargo, 2020).

Inicia-se contextualizando o *corpus* textual trabalhado. As narrativas foram produzidas a partir de doze entrevistas realizadas com trabalhadores da empresa Moinho Estrela, sendo esta uma das maiores indústrias de moagem da Região Metropolitana de Porto Alegre/RS. O período de coleta dos dados foi de outubro a dezembro de 2024 e abarcou níveis de diretoria, gerência, supervisão e operação, em especial dos setores de produção e qualidade.

A partir das narrativas coletadas, trabalhou-se com a transcrição das entrevistas, utilizando o site *Transkriptor*¹, sendo esta uma ferramenta *online* que auxilia na atividade. Contudo, percebeu-se, aproximadamente, a acuracidade de 70% dos textos gerados, sendo necessário a releitura de todas as entrevistas para revisar a transcrição e resolver as lacunas existentes. Entretanto, o que a ferramenta “não conseguiu interpretar” pode estar relacionado a ruídos no ambiente, falha na captação do áudio e/ou interferências técnicas no momento da gravação. Além disso, a ferramenta utiliza-se de inteligência artificial para transcrição, estando sujeita a melhorias no seu desempenho.

Na sequência da transcrição das entrevistas, criou-se um acervo online de memórias, por meio da construção de uma base de dados, utilizando-se o *Google Sheets* (planilha do Google). Esta base de dados também foi concebida utilizando-se de inteligência artificial, através dos *softwares Copilot*² e o *Perplexity*³. O intuito foi classificar potenciais trechos das narrativas que remetessem às possíveis respostas esperadas a partir da hipótese da pesquisa.

Em primeira instância, foram elaborados *prompts*⁴ para que estes *softwares* pudessem realizar a leitura e a identificação das citações adequadas. Após, e para garantir que os *prompts* estivessem adequados para a linguagem técnica, os comandos foram validados por um profissional da área de tecnologia, a fim de garantir o máximo desempenho de cada plataforma. Abaixo evidencia-se alguns dos *prompts* criados para atender os requisitos esperados:

Tabela 1. *Prompts* criados e aplicados nos *softwares* de inteligência artificial: *Copilot* e *Perplexity*

A partir de agora você fará uma análise de conteúdo baseado na autora Laurence Bardin, com base neste arquivo, ok?

Por favor, faça a leitura flutuante e a identificação dos principais temas para a pré-análise deste texto, baseado na fala de "Rosana".

Preciso que você categorize a entrevista em uma categoria chamada saberes do trabalho e dentro dessa categoria existem quatro subcategorias que são elas: mobilização do conhecimento, aquisição de conhecimento pessoal, troca de conhecimento com concorrentes e aquisição de conhecimento por meio de

1 <https://transkriptor.com/pt-br/>.

2 É um aplicativo de inteligência artificial de comandos. Está disponível para sistema Windows.

3 Refere-se a uma plataforma que utiliza inteligência artificial para auxiliar na pesquisa e conversação.

4 São um conjunto de comandos fornecidos a uma inteligência artificial para que ela realize determinada tarefa.

especialistas.

Vamos melhorar! Tome como exemplo: Mobilização de Conhecimento é: Ele destaca seu processo de aprendizado com o colega que entendia de moagem, suas viagens para feiras internacionais, e o contato com fornecedores e concorrentes. Aquisição de Conhecimento Pessoal é: Compartilha como adquire conhecimento sobre novos processos e equipamentos, destacando a importância de pesquisa contínua, troca de informações com colegas e fornecedores, e a humildade de aprender com a experiência dos outros. A Troca de Conhecimento com Concorrentes é: Destaca a importância da troca de informações e o aprendizado contínuo por meio da comunicação com outros profissionais do setor, como fornecedores e concorrentes. Aquisição de Conhecimento por meio de Especialistas é: Menciona como a empresa, à medida que cresce, passa a contratar pessoas especializadas em áreas em que a empresa tinha deficiências, como TI e controle de qualidade na moagem.

Neste momento eu quero que em cima da subcategoria Mobilização do conhecimento, me traga os trechos do texto que foi analisado pois eu preciso apontar em que parte da entrevista foi identificada essa subcategoria.

Em cima da subcategoria Aquisição de Conhecimento Pessoal, me traga os trechos do texto que foi analisado pois eu preciso apontar em que parte da entrevista foi identificada essa subcategoria.

Em cima da subcategoria Troca de Conhecimento com Concorrentes, me traga os trechos do texto que foi analisado pois eu preciso apontar em que parte da entrevista foi identificada essa subcategoria.

Em cima da subcategoria Aquisição de Conhecimento por meio de Especialistas, me traga os trechos do texto que foi analisado pois eu preciso apontar em que parte da entrevista foi identificada essa subcategoria.

Fonte: Elaborado pela autora (2025).

Como base nessa organização, foi possível, ainda, transpor a base de dados criada para um segundo documento, passível de leitura do *software* Iramuteq. A preparação deste texto é fundamental para que o *software* capte as narrativas e importe para a ferramenta, tornando viável a análise textual ao qual se propõe. Logo, também se fez necessário criar variáveis como: sexo, idade, naturalidade, escolarização, cargo, tempo de empresa, entre outros, para categorizar os trechos escolhidos previamente. Conforme aponta Camargo (2020), o Iramuteq realiza o tratamento de materiais transcritos, comparando as diferenças e semelhanças presentes no *corpus* textual selecionado.

Ainda, o Iramuteq contém um dicionário que auxilia na análise textual, transformando as palavras em suas formas canônicas, indiferentemente das flexões de número e gênero, por exemplo. Esse recurso permite como resultado a demonstração de dados estatísticos de associação, a partir da seleção das frequências de ocorrência dos termos (Camargo, 2020).

2 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A partir das análises das entrevistas geradas no *software* Iramuteq, foi possível criar algumas métricas estatísticas que ajudaram na compreensão do tema proposto.

Conforme descrito na Metodologia deste trabalho, utilizou-se das técnicas da análise de conteúdo (Bardin, 1977) para realizar a decomposição e a reconstrução do *corpus* textual da pesquisa. Inicialmente, preocupou-se em realizar uma leitura flutuante das entrevistas transcritas, a fim de obter as primeiras impressões do material. Após, trabalhou-se na exploração do material, objetivando a transformação dos dados brutos em unidades segmentadas, possibilitando a descrição do conteúdo. Por fim, ocorreu o tratamento dos resultados e a interpretação, por meio de diagramas e gráficos, correlacionando os dados coletados à revisão conceitual e à hipótese proposta.

A partir dos relatos dos entrevistados tratados no *software* Iramuteq, pode-se chegar aos dados abaixo:

Tabela 2. Categorização de subcorpus e classes do *corpus* textual

Sub corpus	Nome Subcorpus	Classe	Nome Classe	Definição
A	Adaptabilidade Técnica e Tecnológica	1	Avanços Tecnológicos	Impacto que as mudanças tecnológicas recorrentes trazem ao processo de produção, modernizando, cada vez mais, o saber fazer fabril.
		2	Conhecimento Técnico	Aderência do conhecimento técnico para realização de determinada tarefa a partir das habilidades práticas dos pares mais experientes e absorção de conteúdos por meio de cursos e treinamentos específicos.
B	Esforços Laborais no Conhecimento da Farinha	3	Compreensão sobre a Farinha de Trigo	Conhecimento adquirido pelos entrevistados ao longo dos anos para que estes pudessem se apropriar da funcionalidade do mercado de farinha de trigo e dos moinhos por onde passaram.
		4	Dificuldades Aprendizado	Adversidades enfrentadas pelos colaboradores, desde os métodos nomanuais de produção até a introdução de novas tecnologias e a absorção de conhecimentos técnicos específicos para desempenhar as atividades cotidianas.

Fonte: Elaborado pela autora (2025).

Estes resultados, evidenciam por quais caminhos permeiam as narrativas dos trabalhadores do Moinho Estrela, destacando o avanço tecnológico do setor e as dificuldades no aprendizado, bem como o esforço para a atualização e entendimento das práticas laborais à medida que estas também se transformam. Ainda, apresenta-se um Dendrograma (figura abaixo) onde é possível ver, graficamente e com base na alocação dos vocabulários trabalhados via Iramuteq, estas mesmas categorias geradas.

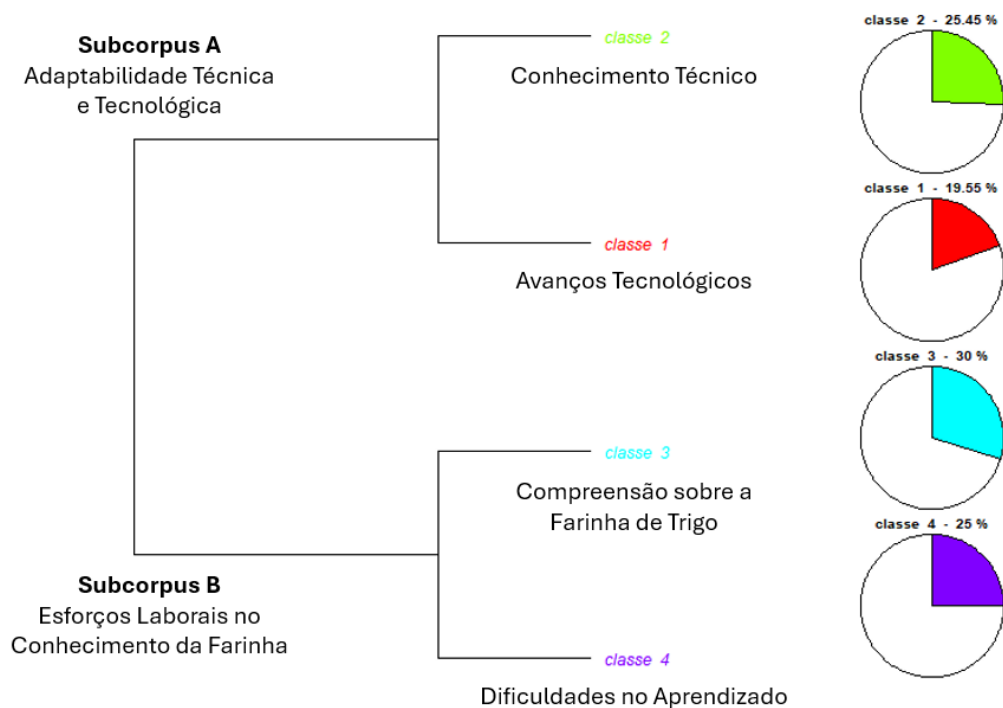


Figura 1. Dendrograma dos subcorpus.

Fonte: Adaptado pela autora a partir do Iramuteq (2025).

Ainda, através do Iramuteq, foi possível identificar quais termos emergiram em cada classe, contribuindo para a interpretação dos dados e para a aproximação do tema de pesquisa. Com o aprofundamento das análises dos recortes textuais selecionados, chega-se ao subcorpus A denominado “Adaptabilidade Técnica e Tecnológica”, composto pelas Classes 1: “Avanços Tecnológicos” e 2: “Conhecimento Técnico”. Esta seleção remete ao impacto das mudanças tecnológicas recorrentes no processo produtivo de moagem, ao qual transformam, continuamente, as tradições do saber-fazer fabril, bem como destaca a apropriação do conhecimento técnico para a realização das tarefas. Essa apropriação ocorre por meio das habilidades práticas transmitidas por colaboradores mais experientes, mas também pela absorção de conteúdos em treinamentos especializados, conforme mostrou o teor das narrativas transcritas.

No que tange ao subcorpus B “Esforços Laborais no Conhecimento da Farinha”, este apresentou as ramificações/classes 3: “Compreensão sobre a Farinha de Trigo” e 4: “Dificuldades no Aprendizado”. Essa divisão tratou de evidenciar o conhecimento adquirido pelos entrevistados no decorrer dos anos, a fim de compreender a funcionalidade do mercado de farinha de trigo e dos moinhos pelos quais transitaram. Ainda, as falas relataram sobre as dificuldades enfrentadas pelos colaboradores, desde os métodos manuais de produção até a introdução de novas tecnologias, requerendo a necessidade de absorção de conhecimentos técnicos específicos para a execução das atividades.

Por fim, apresenta-se as conclusões e as referências utilizadas neste estudo.

3 CONCLUSÃO

Este trabalho apresentou um recorte de uma Tese de Doutorado ainda em andamento. A partir do descrito, demonstrou-se que é possível o tratamento de entrevistas semiestruturadas por meio do *software* Iramuteq, ao qual reconstrói, estatística e graficamente, textos qualitativos, permitindo uma análise mais coesa a fim de responder o problema de pesquisa investigado. Nesta comunicação, o objetivo não foi problematizar as hipóteses da Tese, mas sim, evidenciar uma ferramenta metodológica.

Neste sentido, a utilização do Iramuteq otimizou o tempo da pesquisa, proporcionando a categorização do *corpus* total textual, onde foi possível desmistificar quais narrativas se destacaram. Sobretudo, este processo metodológico contribuiu para organizar as falas dos entrevistados, trazendo métricas de comparação, aproximação e distanciamento dos temas, a partir dos vocabulários que emergiram das análises.

Por fim, se faz um esforço para contextualizar o teor desta comunicação aos conceitos da memória social e do patrimônio industrial imaterial, visto que o pano de fundo experimentado no Iramuteq foram as entrevistas de trabalhadores do Moinho Estrela. Como bem aborda Pollak (1992), a memória é socialmente constituída pelo grupo, logo, pode-se dizer que as narrativas coletadas representam os saberes relacionados às atividades fabris do setor de moagem.

Em concordância, é função do reconhecimento do patrimônio industrial, no seu caráter material e imaterial, promover a rememoração desses saberes, promovendo a preservação das narrativas e a compreensão dos acervos a fim de refletir sobre a relação existente entre memória e patrimonialização, entendida em uma dimensão temporal que não se limita ao passado, mas que projeta o futuro para sua valoração e conservação coletiva.

4 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.
- CAMARGO, Brígido Vizeu. **Métodos e procedimentos de pesquisa em ciências humanas e psicologia**. Curitiba: CRV, 2020.
- CENTRO DE ESTUDIOS ANDALUCES. **Presentación de la Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial**, 2018. Disponível em: <https://www.centrodeestudiosandaluces.es/noticias/presentacion-de-la-carta-desevilla-de-patrimonio-industrial>. Acesso em: 8 set. 2025.
- FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. Patrimônio industrial: lugares de trabalho, lugares de memória. **Revista Museologia & Patrimônio**, v. 2, n. 1, jan./jun. 2009, p. 22-35. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/viewFile/43/23>. Acesso em: 8 set. 2025.
- GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo. OKSMAN, Silvio. **Patrimônio industrial na atualidade**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/529531550/eBook-Patrimonio-Industrial-Na-Atualidade#page=1>. Acesso em: 8 set. 2025.
- POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, v.5 n.10, 1992.

O BAIRRO REBOUÇAS EM CURITIBA COMO TERRITÓRIO DE PATRIMÔNIO, EDUCAÇÃO E GÊNERO

FLORENZANO, Iaskara S. – iaskara@gmail.com

BIAOBOCK, Ricardo – ricardobiaobock@gmail.com

ALVES, Isabelle B. – arquitetaisabellebrandão@gmail.com

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem como objeto de análise o bairro Rebouças, em Curitiba, como território de patrimônio, educação e gênero, abordando sua trajetória desde sua formação histórica até os desafios atuais de preservação e salvaguarda. Vinculado ao passado relacionado aos primeiros processos produtivos, é considerado o primeiro distrito industrial da cidade. Na segunda metade do século XX, a partir do declínio econômico e das mudanças tecnológicas, o bairro se viu diante do esvaziamento de suas funções, resultando na deterioração de suas áreas, arruinamento de suas estruturas e uma série de desmantelamentos e apagamentos. Constituído por fábricas, oficinas, vilas operárias, trilhos de trem, chaminés, lugares de cultos, escolas, estádio de futebol e uma série de elementos morfológicos imbricados em seu território como parte da mesma cadeia cultural que o conformou, seu patrimônio emerge ancorado em suas estratificações materiais ainda capazes de evocar a sua imaterialidade nas memórias, nas práticas, conhecimentos e saberes ligados à vida cotidiana do lugar.

A dimensão social e cultural é destacada pela presença histórica de escolas e instituições de ensino, que atenderam majoritariamente filhos de trabalhadores e moldaram identidades locais. Equipamentos que, além da função pedagógica, são marcos urbanos e sociais. A perspectiva de gênero revela o papel central, porém invisibilizado, das mulheres na indústria que enfrentaram desigualdades salariais e condições precárias de trabalho. Enquanto o ensino reforçava papéis de gênero tradicionais, preparando meninas para tarefas domésticas e meninos para funções técnicas. nas fábricas se estabeleciam redes de solidariedade e resistência.

O estudo argumenta que entender o Rebouças vai além de sua materialidade, incluindo suas dimensões históricas, sociais e culturais. Além disso, sublinha a importância dos instrumentos e políticas de proteção que reconheçam o bairro e todas as suas expressões como um conjunto patrimonial, levando em conta todas as suas especificidades.

MÉTODO

O artigo foi construído por meio de uma pesquisa exploratória e qualitativa, com a finalidade de compreender como as dimensões histórica, social e cultural se articulam nos estudos sobre o patrimônio industrial. Optou-se pelo recorte do bairro Rebouças, com relevância histórica no contexto paranaense, por ainda evocar o seu passado vinculado a produção carregado de valores simbólicos e identitários. Dessa forma, buscou-se a aproximação teórica com o campo de estudo desta tipologia de patrimônio bem como narrativas e documentações nas esferas relacionadas com a suas dimensões históricas, sociais e culturais.

RESULTADO E INTERPRETAÇÃO

Formação e contexto histórico do bairro Rebouças

Para adequada compreensão dos fenômenos que ocorrem no território desde a sua ocupação, desocupação e transformação pelos quais o mesmo vem atravessando no tempo é indispensável a análise a partir da contextualização dos **aspectos sociogeográficos** e **históricos** do bairro.

2.1.1 Aspectos sociogeográficos

Primeiro distrito industrial de Curitiba, o bairro Rebouças (Figura 1) está localizado em uma porção central da capital paranaense, na regional Matriz, ocupa 2,98 km² e compreende uma população de 13.799 habitantes (IPPUC, 2025).

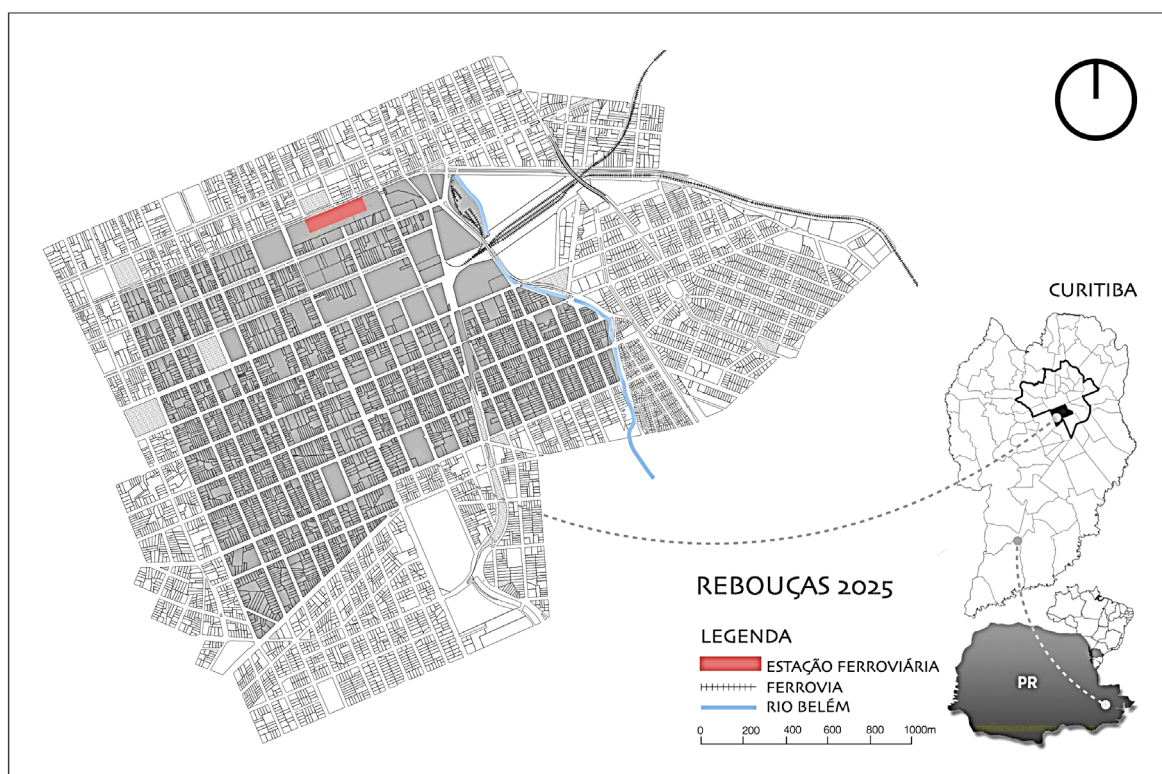


Figura 1. Mapa de localização do bairro Rebouças em Curitiba, PR.

Fonte: IPPUC (2025).

2.1.2 Aspectos históricos

Em 1880 teve início a construção do primeiro trecho da estrada de ferro ligando Curitiba a Paranaguá pois havia a necessidade do desenvolvimento agrícola, industrial e comercial do Estado, assim como da organização espacial destas atividades e dos seus fluxos no território (KROETZ, 1985). O edifício da Estação Ferroviária localizado no limite urbanos ao sul da cidade, numa área descampada, foi inaugurado em 1883. Em 1890, a primeira usina elétrica do estado se instalou em um terreno próximo à estação ferroviária e em 1901, a primeira termelétrica se estabeleceu na capital, em terreno situado próximo à garagem das litorinas (COPEL, 2021). Tais condicionantes atraíram os engenhos ervateiros do litoral e de Ponta Grossa para a capital, incrementando outras atividades industriais na região do atual bairro Rebouças (BENVENUTTI, 2004). Assim, um contingente cada vez maior de população e atividades econômicas se estabeleceram no entorno da estrada de ferro e da Estação Ferroviária, desorganizando a expansão da malha urbana com grandes fluxos de operários e de mercadorias

(ZAITTER, 2009). Até a década de 1920 Curitiba reunia uma estrutura estratégica completa para as transações comerciais que envolvia desde indústrias, instituições comerciais, bancos, seguradoras, até a estrada de ferro que conectava a cidade ao porto de Antonina e Paranaguá por onde as mercadorias eram escoadas e exportadas, acessando tanto o mercado nacional como os mercados do Uruguai, Argentina e Chile (FLORENZANO, 2022). A década de 1930 e 1940 foi marcada por guerras, crise econômica, declínio do ciclo do mate e do café, questões políticas e mudanças tecnológicas que impactaram a economia tendo repercussão local nos investimentos industriais.

Na década de 1940 com a intenção de disciplinar a ocupação do solo, a prefeitura de Curitiba contratou plano urbanístico para a cidade que ficou a cargo do francês Donat-Alfred Agache que em 1943 estabeleceu as diretrizes para o ordenamento do crescimento físico e territorial da cidade (FLORENZANO, 2021). Agache oficializou o Rebouças como área industrial pelas suas condicionantes, ao mesmo tempo que propunha a transferência de diversas fábricas por se tornarem impróprias pela incompatibilidade de vizinhança (FLORENZANO, 2021). Em 1957 a Rede Viária Paraná-Santa Catarina (RVPS), passou a integrar a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), e as suas áreas no Rebouças foram desativadas e as residências dos funcionários desocupadas. Como consequência, plantas fabris foram esvaziadas (FERRARA, 2007; CORDOVA, 2010). A redução acentuada na sua dinâmica industrial, com perda das suas funções essenciais ganhou expressão no plano diretor de 1966 (FERRARA, 2007). Com o deslocamento de setores industriais para a região sul da cidade, com a perda da importância da rede ferroviária e a desativação de parte de suas estruturas, houve como consequência a formação de vazios urbanos impostos pelas mudanças econômicas, sociais e tecnológicas que alteraram a lógica fabril no bairro nesse período (FLORENZANO, 2021). Assim, a principal característica socioeconômica local foi se apagando do imaginário urbano da capital paranaense (FERRARA, 2007). Em 1972 foi inaugurada a Usina Hidrelétrica Governador Pedro Viriato Parigot de Souza, encerrando a carência por energia. Após uma década, o projeto de intenções de se criar um distrito industrial em Curitiba tornava-se possível e o empreendimento recebia o nome de Cidade Industrial de Curitiba (CIC), localizado no vale do rio Barigui, entre a BR-116 e a BR-277 (DUDEQUE, 2010). Essa iniciativa gerou uma nova centralidade para o processo de industrialização da metrópole em formação. Na década de 1970, o bairro que havia passado por muitas transformações desde o final do século XIX, sofria pela sua obsolescência funcional, provocada pelo esvaziamento de suas atividades e do seu caráter industrial.

A dimensão histórica do bairro e o patrimônio ligado ao passado vinculado aos processos produtivos

O patrimônio industrial do Rebouças compreende todas as expressões materiais e imateriais da sua cultura histórica, bem como a sua paisagem, desde os seus primeiros registros impressos no espaço. É representado por todos os vestígios que possuam valor histórico, cultural, estético, social, tecnológico ou científico que estejam carregados de significados que traduzem suas diferentes temporalidades. Estes bens incluem as fábricas, as chaminés, as oficinas, os galpões, os armazéns, a maquinaria, os trilhos do trem, os meios de transporte e a sua infraestrutura, os artefatos obtidos na cadeia produtiva, as habitações, as casas dos operários, os lugares de cultos e de educação, o campo de futebol, os elementos morfológicos, os acervos documentais e os arquivos iconográficos.

Desse modo, a leitura do patrimônio e da paisagem industrial do bairro Rebouças contribui para a objetivação analítica, com interpretação da sua estrutura material e formal sobre a qual se deu a sua ocupação e transformação ao longo do tempo e da história. Para sua compreensão, é preciso associar o contexto territorial com os diversos componentes das dinâmicas econômicas, políticas e sociais. A paisagem do Rebouças é a expressão concreta da cultura que o originou e o transformou. Assim, seus

elementos podem ser considerados como documentos arqueológicos autênticos dos acontecimentos da sociedade impressos sobre o seu território ou ancorados na sua materialidade.

A dimensão social e cultural do bairro: educação gênero e resistência

A dimensão social e cultural do bairro Rebouças, em Curitiba, pode ser interpretada a partir dos modos de vida estruturados nas esferas da educação, moradia, trabalho, lazer e outras práticas cotidianas. Esses modos de vida, por sua vez, são atravessados por recortes de classe, gênero e raça que condicionam o acesso a direitos, oportunidades e formas de expressão social (DA SILVA; DE ALMEIDA ORLANDO, 2019).

2.3.1 Educação

Nesse cenário, a variável educacional assume papel central na configuração da vida comunitária, caso das escolas fundadas no Rebouças no início do século XX, que pretendiam representar o ideal republicano e a formação cívica defendidos pelo Estado. Nesse contexto, é relevante mencionar como primeiro caso o Colégio Estadual Dr. Xavier da Silva, inaugurado em 1903, sendo o primeiro Grupo Escolar de Curitiba, e que possuía espaços, acessos e banheiros separados para meninos e meninas (GUTIERRE, 2006). A localização desta escola buscava atender prioritariamente os filhos de operários e ferroviários. Como segundo caso, na mesma lógica, o Grupo Escolar Rio Branco foi implantado para atender a crescente população operária, acompanhando o avanço industrial da cidade (GUTIERRE, 2006). No terceiro caso, a Escola de Aprendizes Artífices do Paraná (EAAPR) (atual Universidade Tecnológica Federal do Paraná- UTFPR), inaugurada em 1910, alinhada com a política federal vigente, que buscava formação de mão de obra para a industrialização emergente, oferecendo ensino profissional de tempo integral, combinando currículo comum pela manhã e oficinas técnicas no período da tarde. Era marcante a vulnerabilidade social dos alunos, que se evidenciava nos invernos rigorosos, com registro de doenças infecciosas e subnutrição o que dificultavam o acesso à escola e aumentavam a evasão escolar (UTFPR, 2009). De forma conclusiva, a trajetória da Escola de Aprendizes Artífices do Paraná revela-se como um testemunho central da evolução do bairro Rebouças, articulando-se à sua vocação industrial reforçada pelo Plano Agache e às relações identitárias que marcaram a comunidade local.

No contexto do bairro, tal perspectiva permite compreender as escolas não apenas como equipamentos de ensino, mas como marcos urbanos e sociais que expressam a história a cultura e as relações de poder e pertencimento da comunidade em que se inserem.

2.3.2 Gênero

A trajetória do bairro Rebouças como distrito industrial está profundamente entrelaçada com a presença feminina nos ambientes fabris desde o início do século XX. Nas fábricas, as mulheres desempenham papéis centrais, ainda que historicamente invisibilizados. Ao longo da história da urbanização, o principal lugar reservado ao corpo feminino foi o interior das casas, ou seja, o espaço privado e doméstico, como os lares, enquanto os públicos, com funções políticas e econômicas, eram prioritariamente voltados ao uso dos homens (SARAIVA, 2017). Como resultado dessa distinção de funções, ao corpo feminino é imposta a responsabilidade por tarefas de reprodução, manutenção do lar e cuidados com filhos e família (FERREIRA; SILVA, 2017).

Com a emergência da modernidade, do capitalismo e da expansão das cidades industriais, a inserção feminina no mundo do trabalho era marcada por desigualdades salariais e pela associação a tarefas

consideradas delicadas, socialmente atribuídas ao feminino: como costura, embalagem e limpeza (FERREIRA; SILVA, 2017). Entretanto, essas atividades também envolviam, muitas vezes, riscos à saúde, como no caso das indústrias de fósforos e vidro, em que eram expostas a condições insalubres e perigosas. Apesar de sua contribuição significativa para o desenvolvimento econômico, as operárias raramente ocupavam espaço nas narrativas oficiais. Alocadas em um sistema que dispensa especial importância à autoridade masculina, sendo o homem detentor do poder econômico e do mando político. Mais do que isso, seu olhar foi utilizado para construir os arranjos espaciais, considerados como ordem neutra e natural (MELO, 2017). Como observa Boschilia (2007), essas mulheres “eram escolhidas para executar tarefas que exigissem delicadeza e atenção, nas seções de embalagem e acabamento, mas terminavam, muitas vezes, desempenhando funções perigosas em locais insalubres”. Para Erretto e Czelusniak Obrzut Ono (2023) apesar das condições adversas, nesse cotidiano compartilhado, surgia uma cultura de resistência silenciosa, marcada pela força das relações femininas.

Esse legado, quando reconhecido, amplia a compreensão do patrimônio industrial para além da materialidade das fábricas e equipamentos. Ele incorpora dimensões humanas e subjetivas, onde o gênero, o trabalho e a resistência se entrelaçam na constituição do território e da memória coletiva do bairro.

CONCLUSÃO

O Rebouças pode ser entendido como um acervo que armazena conteúdos significativos para a memória coletiva da cidade. Suas estratificações, tanto materiais quanto imateriais, são dotadas de especificidades que as qualificam como bens culturais preserváveis por possuírem elementos capazes de materializar valores históricos, culturais, estéticos, sociais, tecnológicos e científicos. Entretanto, o Rebouças não é reconhecido pelo poder público como uma área preservável e segue em risco constante de desaparecimento. Pode-se afirmar que os estudos, as experiências e os modelos de salvaguarda relacionados ao patrimônio industrial até o momento são limitados e não foram suficientes para a manutenção física e formal de seus elementos. As áreas pós-industriais que abrigam patrimônio cultural estão em constante disputa pelos diferentes interesses a que estão sujeitas. Para além da substituição de uma atividade produtiva por outra, o que incide sobre elas é o conflito em torno da representação de mundo no campo simbólico. Por mais que o ethos da preservação tenha se alterado e incluído um contingente de bens materiais e imateriais produzidos por grupos sociais excluídos da cultura dominante, as ações de patrimonialização ainda mantêm o poder simbólico de legitimar valores sociais corporificados nos bens preservados (GAGLIARDI; CARVALHO, 2020). Diante desta constatação, é possível afirmar que o Rebouças ainda não foi compreendido como um conjunto. Compreender esta problemática é fundamental para dar conta de sua complexidade e especificidade e também para amparar qualquer proposta de tutela ou salvaguarda.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BENVENUTTI, Alexandre Fabiano. **As reclamações do povo na *belle époque***: a cidade em discussão na imprensa curitibana (1909-1916). 2004. 171f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, PR, 2004. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/34702>. Acesso em 2011.
- BOSCHILIA, Roseli. Família camponesa, trabalho e relações de gênero (Curitiba 1940-1960). **Nuevo Mundo Mundos Nuevos**, 2007.
- COPEL – Companhia Paranaense de Energia. **História da energia do Paraná**. 2021. Disponível em: <https://www.copel.com/hpcweb/educacao/historia-da-energia-no-parana>. Acesso em: 19 mar. 2021.

- CORDOVA, Dayana Zdebsky de. Pelos trilhos: paisagens ferroviárias de Curitiba. In: CORDOVA, Dayana Zdebsky de; IUBEL, Aline; STOIEV, Fabiano; SOUZA, Leco de. (Org.). **Pelos trilhos: paisagens ferroviárias de Curitiba**. Curitiba, PR: Fundação Cultural de Curitiba – FCC, 2010, p.15-147. ISBN 9788586107177
- DA SILVA, Alexandra Lima; DE ALMEIDA ORLANDO, Evelyn. Memória e patrimônio na história da educação: possibilidades e desafios. **Cadernos de História da Educação**, v. 18, n. 2, p. 425-444, 2019.
- DUDEQUE, Irã Taborda. **Nenhum dia sem uma linha: uma história do urbanismo em Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel, 2010.
- ERRETTO, Cristiane; CZELUSNIAK OBRZUT ONO, Luciane. Mulheres operárias e seu cotidiano na fábrica de tecidos. **Curitiba e Paraná em Fotos Antigas**, 21 jan. 2023.
- FERRARA, Lucrecia D'Alessio. Além do ver. In: FERRARA, Lucrecia D'Alessio; DUARTE, Fábio; FERREIRA, Karen Nancy; SILVA, Gleyton Robson da. Urbanismo feminista. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR, XVII, São Paulo, SP, 2017. **Anais eletrônicos** [...]. São Paulo, SP, BR: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAU-USP, 2017, p.1-12. Disponível em: <http://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2251> (*).
- FLORENZANO, Iaskara S. **Reconhecimento e preservação de áreas pós-industriais como patrimônio cultural: o caso Rebouças em Curitiba**. 2021. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná – PUCPR, Curitiba, PR, 2021.
- FLORENZANO, Iaskara S. **Um olhar sobre o patrimônio industrial do Rebouças**. Iaskara Souza Florenzano - Curitiba: Edição do autor, 2022.
- GAGLIARDI, Clarisse Maria; CARVALHO, Mônica de. Devir da fábrica: patrimônio industrial em disputa na zona leste de São Paulo. In: MUSEU PAULISTA: HISTÓRIA E CULTURA MATERIAL, v. 28, 2020. **Anais** [...], São Paulo, Museu Paulista/Universidade de São Paulo, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/5y6ZxX4qNPVdLy3m6V mBRrw/?lang=pt>.
- GUTIERRE, Lisete Assis. **Arquitetura das escolas públicas do Paraná (1853-1955): memória urbana**. Curitiba: Ed. da Autora, 2006.
- IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. (2024b). **GeoCuritiba**: mapas. Disponível em: <https://geocuritiba.ippuc.org.br/portal/apps/sites/#/geocuritiba>. Acesso em: setembro, 2025.
- KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro do Paraná, 1880-1940**. 1985. 201f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, SP, 1985. <https://caph.fflch.usp.br/node/7321>.
- MELO, Giovanna de Oliveira. **Urbanismo pela perspectiva de gênero**. 2017. 85f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário Belas Artes de São Paulo – FEBASP, São Paulo, SP, BR, 2017. Disponível em: https://issuu.com/giovannadeoliveiramelo/docs/gm_m onografia_geral_-_entregafinal_
- SARAIVA, Ágar Camila Mendes. Gênero e planejamento urbano: trajetória recente da literatura sobre essa temática. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR, XVII, São Paulo, SP, BR, 2017. **Anais eletrônicos** [...]. São Paulo, SP, BR: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAU-USP, 2017, p.1-19. <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2169> (*).
- UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ. **UTFPR: uma história de 100 anos**. Curitiba: UTFPR, 2009.
- ZAITTER, Bruno Augusto Hasenauer. **Potenciais para revitalização de espaços industriais pretéritos: caso Rebouças em Curitiba/PR**. 2009. 144 p. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2009.

A PAISAGEM INDUSTRIAL DE JUIZ DE FORA (MG): PATRIMÔNIO, IDENTIDADE E SUSTENTABILIDADE

Maria Alice Araújo Bouzada

INTRODUÇÃO

Diversas cidades que vivenciaram processos de industrialização tendem a conservar um patrimônio industrial que, além de constituir referência histórica e arquitetônica, pode servir como base para o desenvolvimento sustentável. Contudo, áreas industriais abandonadas e edifícios desativados, muitas vezes classificados como “vazios urbanos”, estão impregnados de história e memória e exigem reconhecimento, proteção e valorização. Como observa Meneguello (2011), trata-se de um patrimônio cultural vulnerável, cuja preservação depende da implementação de políticas específicas que contemplem desde a restauração e reabilitação até intervenções mais radicais, como a demolição, evidenciando a urgência de um olhar crítico e integrado sobre essa herança urbana.

O conceito de patrimônio industrial é definido pelo *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) com a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011). De acordo com a Carta de Nizhny Tagil, o patrimônio industrial abrange vestígios da cultura industrial com valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico, incluindo edifícios, fábricas, minas, sistemas de transporte e maquinários, bem como estruturas sociais relacionadas à vida operária, como habitações e locais de culto. Já os Princípios de Dublin ampliam essa perspectiva ao destacar a relevância da preservação não apenas das edificações, mas também de seus conteúdos, como documentos históricos e equipamentos, reforçando a centralidade da documentação na salvaguarda dos sítios industriais (ICOMOS, 2011).

No Brasil, apesar de avanços acadêmicos e do crescente interesse científico pelo patrimônio industrial, sobretudo em eventos promovidos pelo TICCIH, sua valorização e preservação ainda enfrentam obstáculos, com uma produção fragmentada e pouco integrada (MENEGUELLO, 2011). Nesse contexto, o presente trabalho parte da premissa de identificar o patrimônio industrial como parte constituinte da paisagem, cujo objeto é a cidade de Juiz de Fora (MG), a partir da qual se delineiam a problemática e os objetivos da investigação.

OBJETO E PROBLEMATIZAÇÃO

Juiz de Fora, situada na Zona da Mata mineira, consolidou-se a partir do Caminho Novo, aberto no início do século XVIII para encurtar o trajeto entre Vila Rica (atual Ouro Preto) e o Rio de Janeiro. Beneficiada por sua posição estratégica, a cidade alcançou seu auge industrial entre 1880 e 1930, em paralelo ao ciclo do café, período em que a prosperidade econômica impulsionou intensas transformações urbanas e deixou como legado uma paisagem de caráter industrial marcada por contradições e permanências.

A cidade destacou-se como um dos principais polos industriais do país no final do século XIX e início do XX, contexto em que a cidade foi conhecida como “Manchester Mineira”, em referência à cidade inglesa de Manchester. Essa trajetória evidencia a relevância histórica de Juiz de Fora no processo de industrialização brasileira, sugerindo a presença de um valioso patrimônio industrial, representado por antigas fábricas, equipamentos e marcos ferroviários que contribuíram para o processo de modernização e para a conformação de sua paisagem urbana (PIRES, 2004).

O processo de desindustrialização ocorrido na década de 1980 resultou na drástica redução do patrimônio industrial existente. Em muitos casos, a destruição foi total; em outros, apenas parcial. Dos exemplares que resistiram, a maioria dos bens patrimoniais se encontram sob a proteção da legislação municipal, mas em condições bastante limitadas.

O processo de desindustrialização, aliado às políticas de proteção adotadas em Juiz de Fora, produziu um quadro marcado por intervenções parciais e soluções de caráter simbólico, principalmente tombamento municipal, que pouco contribuem para a preservação efetiva do patrimônio industrial. Alguns resultados visíveis são práticas de fachadismo e de preservação fragmentada, restritas a elementos arquitetônicos isolados, como se observa, por exemplo, nos galpões da antiga Garagem da Companhia Energética de Minas Gerais/CEMIG (Figura 1), no Curtume Krambeck (Figura 2), na Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz (Figura 3).



Figura 1. Vista parcial da fachada Companhia Energética de Minas Gerais, preservada por tombamento municipal. Fonte: CEMIG (2025).



Figura 2. Chaminé do Curtume Krambeck, preservada por tombamento municipal. Fonte: Registro fotográfico de Ítalo Stephan (2021).



Figura 3. Fachada Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz. Fonte: Registro fotográfico de Ítalo Stephan (2021).

Essas estratégias revelam mais uma tentativa de conciliar interesses econômicos imediatos com uma suposta preocupação patrimonial do que um compromisso real com a salvaguarda da memória industrial. Ao reduzir edifícios complexos a fachadas ou coberturas preservadas, perpetua-se um processo de invisibilização e apagamento, que fragiliza a compreensão histórica, rompe vínculos com a memória coletiva e contribui para a homogeneização das paisagens urbanas. Além disso, reforça-se a equivocada percepção da obsolescência desses bens, desconsiderando sua relevância cultural, social e identitária. Em última instância, essas práticas evidenciam a fragilidade das políticas locais de preservação, mais voltadas a legitimar discursos de modernização do que a integrar o patrimônio industrial ao futuro da cidade.

As exceções a esse quadro de preservação insuficiente são a conversão da antiga fábrica Bernardo Mascarenhas em um centro cultural mantido pela Prefeitura e a transformação da Usina de Marmelos, primeira usina hidrelétrica da América do Sul, em um museu temático dedicado à história da energia elétrica, abrangendo inclusive o maquinário original, atualmente gerido pela Universidade Federal de Juiz de Fora com a tutela do Governo do Estado de Minas Gerais.

Contudo, tais casos isolados evidenciam a profunda lacuna das políticas públicas de conservação na cidade, que falharam em proteger sistematicamente um dos bens culturais mais representativos do período histórico mais significativo de Juiz de Fora, e do Brasil. A omissão institucional pode resultar em um apagamento histórico que compromete a memória coletiva, fragiliza a identidade urbana e reduz o potencial de aproveitamento cultural e desenvolvimento desses espaços.

A preservação do patrimônio industrial em cidades médias podem apresentar desafios específicos, frequentemente negligenciados em comparação com as grandes metrópoles. Entre os principais obstáculos, pode-se destacar a falta de visibilidade e reconhecimento desse legado, que não recebe a mesma atenção de políticas públicas ou incentivos para preservação e reabilitação. Soma-se a isso o fato de que, em razão de contextos econômicos mais restritos e ou da ausência de protagonismo no cenário nacional e internacional, essas cidades tendem a priorizar demandas imediatas de crescimento em detrimento da conservação de sua memória industrial.

A globalização pode intensificar esse cenário ao promover a homogeneização das paisagens urbanas, nas quais a busca por modernização e crescimento acelerado frequentemente entra em conflito com a preservação de bens industriais. Em cidades de menor porte, esse patrimônio tende a ser associado à obsolescência e à decadência econômica, sobretudo em contextos de desindustrialização. A ausência de uma narrativa consolidada sobre o papel do patrimônio industrial na trajetória de modernização do país, somada à falta de conscientização da população local, contribui para o desinteresse em sua preservação. Nesse sentido, Juiz de Fora encontra-se em uma situação paradoxal: possuem um legado histórico significativo, mas enfrentam grandes dificuldades para equilibrar as demandas contemporâneas de desenvolvimento sustentável com a salvaguarda de sua identidade e memória industrial.

Panerai (2006) defende que a cidade deve ser compreendida como um organismo complexo, no qual o tecido urbano- formado pela articulação de ruas, praças, quarteirões, lotes e edificações- constitui um sistema com forma e significado. Assim, o desenvolvimento e crescimento sustentável da cidade deve considerar tanto os aspectos morfotipológicos quanto as práticas sociais que dão sentido aos espaços. Nessa perspectiva, o patrimônio e a paisagem industrial não podem ser vistos como elementos isolados, mas integrados ao conjunto urbano, cuja história, funções e dinâmicas lhes

conferem relevância. Reduzir esses bens a fragmentos descontextualizados compromete a memória coletiva, enfraquece a identidade urbana e limita seu potencial cultural, educativo e econômico.

MÉTODOS

O presente trabalho adota uma metodologia de pesquisa baseada em uma abordagem quali-quantitativa, tomando Juiz de Fora como caso exemplar para investigar os desafios contemporâneos relacionados ao patrimônio industrial. A cidade, assim como outras localidades médias, enfrenta tensões no equilíbrio entre desenvolvimento urbano e preservação cultural, configurando-se como terreno fértil para refletir sobre tais problemáticas. Nesse sentido, a preservação e reabilitação do patrimônio industrial busca compreender de que maneira o município lida com o crescimento urbano, os processos de modernização e a salvaguarda de sua memória coletiva, explorando territórios que preservaram e desenvolveram culturas urbanas próprias e reconhecendo suas singularidades não como barreiras, mas como oportunidades de reflexão crítica acerca das políticas de patrimonialização.

O desenvolvimento do trabalho estrutura-se, inicialmente, em um percurso teórico e conceitual sobre políticas de patrimonialização, conservação e intervenção em áreas urbanas de interesse patrimonial, apoiado em um referencial bibliográfico diversificado que abrange livros, teses, dissertações, artigos científicos e documentos internacionais relevantes. Considerando que o patrimônio cultural carrega valores essenciais a serem transmitidos às futuras gerações, a pesquisa busca ainda integrar as discussões contemporâneas sobre desenvolvimento sustentável, alinhando-se à Agenda 2030 das Nações Unidas e a demais instrumentos correlatos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Juiz de Fora, por ter sido uma das cidades pioneiras no processo de industrialização e por desempenhar papel de referência no transporte ferroviário, ainda hoje com uma linha ativa para transporte de carga, oferece a moradores e visitantes a oportunidade de vivenciar diferentes épocas por meio de paisagens que articulam patrimônios ferroviários e industriais. Essa ambiência histórica e arquitetônica pode configurar-se como recurso estratégico não apenas para o desenvolvimento econômico vinculado ao turismo, mas também para a promoção de práticas educativas, sociais e ambientais, reforçando a dimensão do patrimônio como agente estruturante da sustentabilidade urbana.

Caracterizada como cidade média, Juiz de Fora ainda apresenta processos de apagamento e invisibilidade de seu patrimônio industrial. Esse apagamento não apenas pode comprometer a valorização histórica, mas também fragilizar a construção da identidade coletiva e do senso de pertencimento urbano, ao reduzir o patrimônio a fragmentos ou símbolos isolados. O resultado tende a ser uma paisagem urbana cada vez mais homogênea, que perde em diversidade e em capacidade de transmitir as especificidades locais.

Diante das transformações socioeconômicas decorrentes do processo de desindustrialização e das sucessivas demolições de antigos complexos fabris, a gestão pública buscou responder a essas perdas por meio da criação, em 1978, da Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), voltada à promoção dos marcos históricos do município e considerada a primeira fundação municipal dedicada à cultura em Minas Gerais. No mesmo período, foi instituído o Instituto de Pesquisa e Planejamento (IPPLAN), reunindo uma equipe multidisciplinar interessada em enfrentar os desafios do crescimento urbano (PIRES, 2004). Apesar desses esforços, pode se perceber que as políticas públicas de

preservação permanecem fragmentadas e pouco articuladas entre diferentes escalas de gestão, revelando possíveis limitações para consolidar uma visão integrada do patrimônio.

O conjunto de bens industriais de Juiz de Fora pode ser entendido como um potencial relevante para impulsionar estratégias de desenvolvimento sustentável, sobretudo quando a paisagem urbana é reconhecida como recurso de memória capaz de articular identidade, história e turismo cultural.

A Figura 4 evidencia a relevância do patrimônio industrial em Juiz de Fora ao mostrar que sua distribuição geográfica não se limita à área central, mas se estende a bairros e distritos articulados pelo traçado ferroviário.

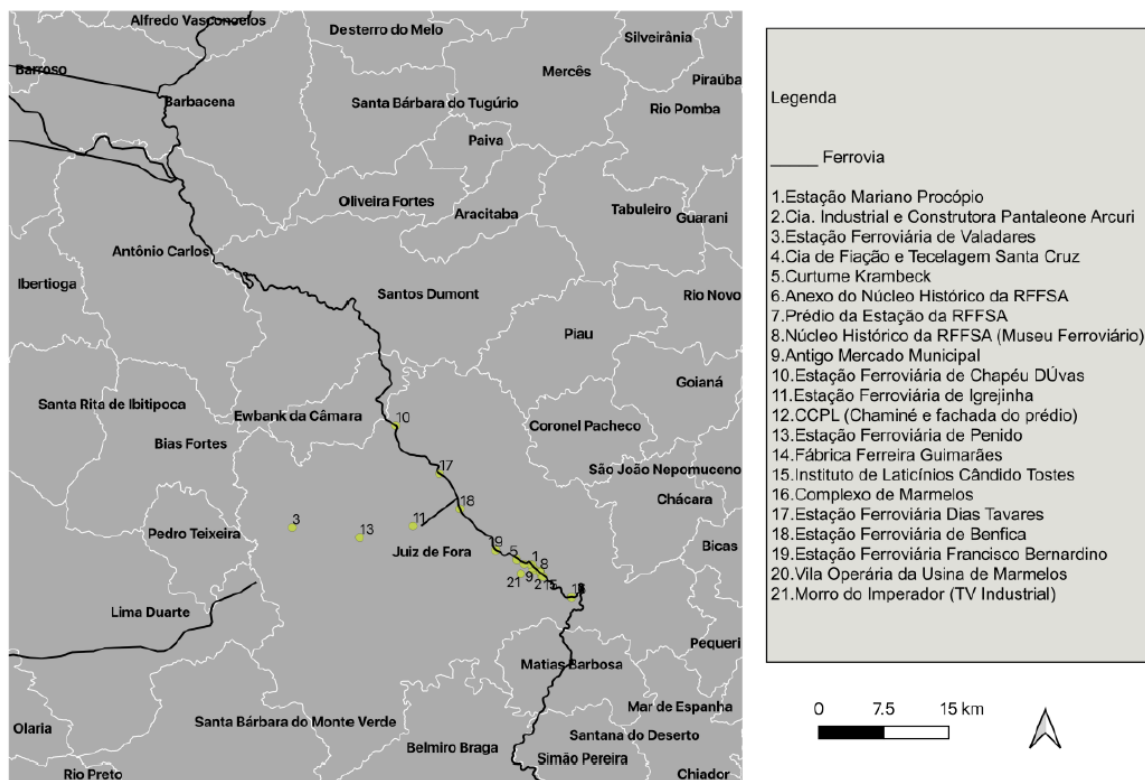


Figura 4. Bens imóveis tombados - patrimônio industrial em Juiz de Fora (MG). Fonte: Fraga (2021).

Essa configuração espacial revela que o processo de industrialização da cidade se estruturou em íntima relação com as infraestruturas de transporte, moldando práticas cotidianas, fluxos econômicos e a organização territorial. Nesse sentido, o patrimônio industrial expressa tanto a potência de uma memória urbana enraizada na centralidade da ferrovia e da experiência fabril quanto as fragilidades de um processo de patrimonialização fragmentado e carente de visão sistêmica.

Entre os 190 bens culturais registrados pela FUNALFA em 2019, estima-se que cerca de 21 sejam classificados como patrimônio industrial. Desses, dois receberam tombamento estadual pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG), a antiga Fábrica Bernardo Mascarenhas e a Usina de Marmelos, enquanto os demais permanecem sob a tutela de tombamento municipal, ainda carecendo de políticas consistentes de conservação e reuso.

No entanto, observa-se que o simples enquadramento legal, por si só, não tem garantido resultados efetivos de proteção. A articulação entre as normas vigentes em diferentes escalas - municipal, estadual e federal - frequentemente se mostra fragmentada, com lacunas na integração entre políticas de conservação e planejamento urbano. Esse panorama tende a evidenciar a necessidade de uma

abordagem crítica que vá além da regulamentação formal, considerando o patrimônio industrial não apenas como um conjunto de edificações a serem protegidas, mas como parte integrante da paisagem urbana e da memória coletiva, cujo valor só se realiza plenamente quando políticas públicas efetivas promovem sua preservação, valorização e uso social.

Inserido nesse debate, é relevante reconhecer que a preservação do patrimônio industrial de Juiz de Fora não deve se limitar a iniciativas isoladas, mas deve ser analisada à luz das legislações nacionais e internacionais que orientam práticas de salvaguarda dos bens industriais, como as metas da Agenda 2030 da UNESCO, em especial com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, onde o ODS 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico) encontra ressonância na potencialidade do patrimônio industrial como motor de desenvolvimento local, e o ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) que propõe a valorização da memória urbana como forma de promover cidades mais inclusivas e resilientes, o que se relaciona de modo direto à necessidade de integrar o patrimônio à vida cotidiana da população.

Refletir sobre o patrimônio industrial de Juiz de Fora à luz dessas diretrizes não significa apenas atender a marcos normativos, mas compreender que sua preservação pode constituir instrumento de justiça territorial e de construção de futuro, evitando que sua memória permaneça restrita ao passado ou a ações pontuais de conservação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Segundo Beatriz Kuhl (2005), embora tenham ocorrido avanços acadêmicos e intelectuais no estudo do patrimônio industrial, sua incorporação plena nos instrumentos legais brasileiros ainda é limitada. Isso revela um cenário em que o conhecimento sobre a relevância desse patrimônio existe, mas as políticas públicas e práticas de preservação não acompanham adequadamente a necessidade de proteção desses bens.

No caso de Juiz de Fora, essa perspectiva evidencia a necessidade de reconhecimento do patrimônio industrial não apenas como um conjunto de edificações isoladas, mas como parte integrante da paisagem urbana que estrutura a cidade e confere sentido às suas transformações ao longo do tempo. A preservação dessa paisagem urbana industrial permite compreender as interações entre espaço, memória e práticas sociais, reforçando a identidade coletiva e a narrativa histórica da cidade.

Articular o desenvolvimento e o crescimento urbano de forma sustentável, em diálogo com a conservação do patrimônio industrial de Juiz de Fora, pode significar integrar planejamento urbano, preservação cultural e valorização da memória local, garantindo que a modernização não se dê à custa do apagamento da história. Para Choay (2011), a salvaguarda do patrimônio é fundamental para a manutenção da identidade humana a ele associada, tornando a preservação da paisagem urbana um instrumento estratégico para conectar passado, presente e futuro da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CHOAY, F. **O patrimônio em questão: antologia para um combate**. 1925. Tradução: João Gabriel Alves Domingos. Belo Horizonte: Editora Fino Traço, 2011.
- Culture for the 2030 Agenda. **UNESCO**. Paris, 2018 Disponível em: <<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000264687>> Acesso em: 15 set. 2024.
- FRAGA, C.; BORGES, V. L.; FEIGELSON, S. Conexões Preliminares para o Turismo Industrial em Juiz de Fora (MG). **Anais do III Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial**. Bauru: São

- Paulo, 2021. Disponível em: [https://www.even3.com.br/anais/3cnpdpi2020/320288-conexoes-preliminares-para-o-turismo-industrial-em-juiz-de-fora-\(mg\)/](https://www.even3.com.br/anais/3cnpdpi2020/320288-conexoes-preliminares-para-o-turismo-industrial-em-juiz-de-fora-(mg)/).
- KUHL, B. História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos. **Revista CPC**. São Paulo: USP, v.1, n.1, p.16-40. 2005/2006.
- MENEGUELLO, C. Industrial Heritage in Brazil and prospects for the Brazilian Committee for the Conservation of Industrial Heritage. **Congresso TICCIH**, Roma, Itália, set. 2006.
- MENEGUELLO, C. Patrimônio Industrial como tema de pesquisa. **Anais do I Seminário Internacional de História do Tempo Presente**. Florianópolis: UDESC, 2011.
- Os Princípios de Dublin. Documento adotado pela 17ª Assembléia Geral do ICOMOS em 28 de novembro de 2011. **ICOMOS**. 2011. Disponível em: <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/https://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>> Acesso em: 10 ago. 2025.
- PANERAI, P. **Análise Urbana**. 1999. Tradução: Francisco Leitão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.
- PIRES, A. **Café e indústria em Juiz de Fora: uma nota introdutória**. In: José Alberto Pinho Neves. Juiz de Fora: FUNALFA, 2004.
- The International Committee for The Conservation of The Industrial Heritage (TICCIH). **CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL**. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>> Acesso em: 15 set. 2024.

USO DE IMÓVEIS FERROVIÁRIOS DEVOLUTOS: CONSIDERAÇÕES SOBRE O FUNDO REVIVE NATUREZA

Beatriz Alves Goulart Rocha – beatrizgoulart@usp.br
Beatriz Mugayar Kühl – bmkk@usp.br

INTRODUÇÃO

Este texto integra uma pesquisa de doutorado em desenvolvimento acerca da preservação do patrimônio em cidades pequenas do interior paulista⁵. Durante os estudos, percebeu-se que grande parte dos imóveis estão subutilizados ou foram transformados em museus. Sendo assim, questionamentos relacionados às demandas destas cidades demonstraram a necessidade de contato com instrumentos de incentivo aos usos contemporâneos dos bens ferroviários não-operacionais.

Portanto, buscou-se o identificar estas experiências, principalmente, em localidades com poucos habitantes. Desta forma, o contato com o “Fundo Revive Natureza”, desenvolvido em Portugal para estimular o uso de imóveis devolutos, abrangendo antigas estações ferroviárias, será demonstrado neste texto, que pretende apresentar o programa, bem como analisar algumas potencialidades e fragilidades⁶.

Ademais, verificou-se o interesse brasileiro pelas ações em Portugal desde 2020, quando foi assinado um acordo de cooperação entre os países a fim de que “o conhecimento e a experiência do país europeu com essa política sejam aproveitados no Brasil” (IPHAN, 2020)⁷. Trata-se, neste caso, do Programa REVIVE, precedente do Fundo Revive Natureza⁸. Isso, portanto, evidencia a importância de reflexão acerca destas experiências e dos possíveis caminhos para a preservação do patrimônio ferroviário.

MÉTODOS

A metodologia da pesquisa é de abordagem qualitativa, respaldada por bibliografia sobre patrimônio ferroviário, bem como de legislações e materiais de divulgação do Fundo Revive Natureza, como o portal eletrônico oficial, que divulga os bens contemplados. Não menos importante, realizou-se um estudo de campo, com registros fotográficos e gráficos. Assim, as experiências foram descritas a partir de uma análise crítica.

BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE O REVIVE NATUREZA

De acordo com o próprio nome, o Fundo Revive Natureza, criado em 25 de outubro de 2019 a partir do Decreto-Lei n.º 161/2019, alterado pelo Decreto-Lei n.º 66/2024, segue o modelo consolidado desde 2016 em Portugal pelo Programa REVIVE, implementado pela Secretaria de Turismo (PORTUGAL, 2019, p. 1).

⁵ Classificadas de acordo com a quantidade populacional pela Coordenadoria de Gestão Estratégica de São Paulo (CGE, 2018) como de pequeno porte, com até cinquenta mil habitantes.

⁶ Apesar de serem países com classificações diferentes, as cidades analisadas em Portugal possuem menos de vinte mil habitantes.

⁷ Por conta da pandemia, o desenvolvimento do Programa REVIVE no Brasil foi pausado. Recentemente, a iniciativa voltou a ser pauta no Iphan, e há algumas indicações de imóveis que poderiam ser contemplados pelo programa, incluindo a Antiga Estação Ferroviária de Diamantina (BNDES, 2021).

⁸ Para distinção da nomenclatura, os programas serão grafados como: REVIVE e Revive Natureza.

Os Programas são instrumentos para concessão do patrimônio público subutilizado, por meio de concursos para investimentos privados, especialmente com finalidade turística (hotelaria, centros culturais, restaurantes etc.). Segundo Mota (2021, p. 37) no REVIVE, apesar da diversidade tipológica original (conventos, fortes, mosteiros, residências etc.), os edifícios tornaram-se majoritariamente hotéis, limitando a relação com a comunidade.

Ademais, não há exemplos ferroviários neste primeiro programa, que conta com construções maiores, localizadas em centros urbanos, diferentemente dos exemplos contemplados pelo Revive Natureza. Portanto, o enfoque é no segundo programa, criado por meio de um fundo imobiliário gerido pela Turismo Fundos, e com participação do governo, representado pela: “Estamo - Participações Imobiliárias, S.A; pelo Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas, I.P; e pelo Turismo de Portugal, I.P” (REVIVE NATUREZA, s./d.)⁹.

Segundo o Decreto-Lei n.º 161/2019, o Revive Natureza é:

dedicado à requalificação e valorização de imóveis públicos devolutos, com o objetivo de compatibilizar a conservação, recuperação e salvaguarda dos valores em causa com novas utilizações, que beneficiem as comunidades locais, atraiam novos visitantes e fixem novos residentes (PORTUGAL, 2019, p. 1).

Contabilizando todos os imóveis disponíveis em concurso (em andamento ou concluídos), encontram-se sessenta e quatro exemplos, com diversas funções originais. O primeiro a ser inaugurado, em 2022, foi um antigo Posto Fiscal. Esta é a tipologia predominante dos concursos concluídos, sendo onze do total de dezessete imóveis já “recuperados”.

Tratando-se especificamente das estações ferroviárias, a inclusão de imóveis no Programa se deu em 2020, a partir de um Protocolo de Cooperação entre o Fundo Revive Natureza e a IP Patrimônio, integrante da Infraestruturas de Portugal, S.A.¹⁰, responsável por gerir o patrimônio ferroviário (e rodoviário) não afetos à exploração. Inclusive, cabe mencionar, que a subconcessão de imóveis ferroviários é uma prática já consolidada pela IP Patrimônio, antes mesmo desta parceria¹¹.

Do total de imóveis do Programa, vinte e quatro são estações ferroviárias, majoritariamente localizadas em cidades menores e, muitas vezes, nas zonas rurais (REVIVE NATUREZA, s./d.). Provavelmente, esta inclusão das estações que faziam parte de trechos ferroviários atualmente inativos no Revive Natureza se dá por conta de sua relação com a paisagem, além de ser justificada pela sustentabilidade:

o Revive Natureza permite que estas estações, que se encontram devolutas e inativas há décadas, ao serem requalificadas e promovidas de forma integrada na rede Revive Natureza para serviços de alojamento, restauração, equipamentos e atividades de animação e lazer, com características inovadoras e sustentáveis, irão contribuir para dar vida aos territórios, dinamizando as economias locais e regionais (INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, 2022).

Destaca-se que esta articulação entre o patrimônio ferroviário (o industrial, de forma geral) e a paisagem é discutida por diversos autores, na busca de um tratamento sistêmico dos elementos que

⁹ Sobre o REVIVE, ver: Mota (2021).

¹⁰ A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) é a empresa pública responsável pela rede de transporte no país. A IP Patrimônio possui a concessão dos bens do domínio público ferroviário que estão inoperantes.

¹¹ Experiências de novos usos do patrimônio ferroviário por meio da subconcessão pela IP Patrimônio serão descritas em outros trabalhos da pesquisa, mas é possível acessar algumas referências em: <https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/referencias-ipp>. Acesso em: 03 set. 2025.

compunham as ferrovias, como demonstram Schiavon (2019) e Silva; Oliveira (2021). Considera-se que há nesta relação, um grande potencial de novos usos destes bens.

Diante disso, buscou-se compreender de forma prática como o Programa tem se desenvolvido. Entretanto, reconhece-se que o Revive Natureza é relativamente recente e, do total de estações ferroviárias (compreendendo edifícios de passageiros, casas de funcionários, armazéns e diversos imóveis), apenas dois tiveram o concurso concluído, sendo que os demais encontram-se desocupados.

IMÓVEIS FERROVIÁRIOS CONTEMPLADOS PELO PROGRAMA: ALGUNS EXEMPLOS

Do total de estações ferroviárias inscritas no Revive Natureza, metade localiza-se no Alentejo (região que se desenvolveu grande parte da pesquisa), mas nenhuma foi contemplada. Exemplos como as estações de Cabeção, Pavia e Vale de Paio¹² que, apesar de situadas em uma *greenway*, a Ecopista de Mora, estão em avançado estágio de degradação, deixando de se relacionarem com o antigo leito ferroviário. Ou seja, são espaços que têm muito potencial, especialmente por conta da infraestrutura de mobilidade instalada¹³.

Diversas estações foram estudadas, mas as únicas que já possuem novo uso localizam-se em Lousã e Serpins¹⁴, na região Centro de Portugal. Elas faziam parte do percurso de Coimbra até Serpins projetado pela Companhia do Caminho de Ferro do Mondego (rio da região), inaugurado em 1906 e em funcionamento até 2009/2010.

Não há mais trilhos no local e, em 2024, a via encontrava-se em obras para abrigar o “Sistema de Mobilidade do Mondego”, que tinha como objetivo inicial reformular o antigo Ramal em “metrô de superfície”, mas que converteu-se em corredor de ônibus (BRT). Em ambos os casos, trata-se de concessão do edifício de passageiros, já que foram os edifícios do conjunto da estação que se mantiveram.

Abordando inicialmente o caso de Lousã, ao comparar o desenho urbano atual e algumas fotografias antigas (obtidas por meio de pesquisas na Biblioteca Municipal), percebe-se que um antigo armazém de madeira, frequente nas estações portuguesas, foi demolido e deu lugar a um estacionamento. Próximo à estação foram posicionados abrigos para os futuros passageiros do Sistema de Mobilidade, e o imóvel acabou ficando isolado em uma rotatória.

¹² De acordo com as divisões administrativas de Portugal, as estações de Cabeção e Pavia fazem localizam-se no concelho de Mora, que possui 4.135 habitantes, e a estação de Vale de Paio está em Arraiolos, com aproximadamente 6.600 habitantes (INE, 2021).

¹³ Este potencial foi explorado em um artigo sobre a Ecopista de Mora que está no aguardo para publicação.

¹⁴ Serpins possui 1.711 habitantes e é uma freguesia do concelho de Lousã, que tem 17.006 habitantes (INE, 2021).



Figura 1. Localização.
Fonte: Google Maps, 2025.



Figura 2. Estação de Lousã.
Foto: Beatriz Rocha, 2024.

O antigo edifício de passageiros é composto simetricamente por um corpo central de dois pavimentos e laterais térreas. A plataforma de embarque possui cobertura de estrutura metálica e meia-parede revestida por painéis de azulejos em azul e branco, com representações históricas de Lousã, de autoria de Jorge Colaço¹⁵.

Mediante a concessão por 25 anos, o edifício tornou-se um “Alojamento Local”, inaugurado em abril de 2024. No pavimento térreo, instalou-se um pequeno café, que atende os hóspedes e o público externo em horário comercial. Os outros ambientes, que antes eram sala de espera e bilheteria, tornaram-se quartos privados, com acesso direto pelas antigas aberturas do edifício de passageiros (substituídas por portas de abrir de vidro jateado).



Figura 3. Vista da plataforma.
Foto: Beatriz Rocha, 2024.



Figura 4. Detalhe.
Foto: Beatriz Rocha, 2024.

¹⁵ Diversas estações ferroviárias portuguesas foram decoradas com painéis do renomado pintor e ceramista. Em Lousã, o revestimento em azulejaria foi instalado na década de 1930.

Externamente, os traços principais do edifício se mantiveram, porém, os ambientes internos foram remodelados como quartos de hotéis convencionais, com divisão, materiais e mobiliário que não remetem sua localização e história. O pavimento superior configura-se como um “apartamento”, reservado a uma quantidade maior de hóspedes.

Como o Sistema de Mobilidade ainda não estava em funcionamento, não é possível afirmar a compatibilidade dos usos adotados em relação ao seu novo entorno. Possivelmente, será benéfico para a cafeteria, aproveitando a cobertura da antiga plataforma de embarque para servir os passageiros. Já em relação ao alojamento, esta configuração dos quartos com aberturas diretamente para a rua pode ficar carente de privacidade, pois só há ventilação natural dos ambientes caso as portas de vidro estiverem abertas.



Figura 5. Porta do quarto.
Foto: Beatriz Rocha, 2024.

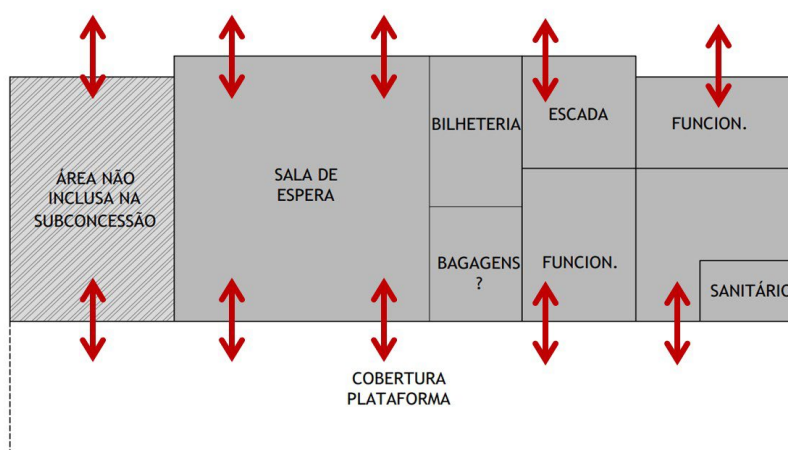


Figura 6. Divisão esquemática do térreo (sem escala).
Fonte: Autoras, adaptado de REVIVE NATUREZA (s/d.).

Em Serpins, última estação do Ramal de Lousã, apesar das variações arquitetônicas do edifício de passageiros, composto por dois pavimentos e escadas externas (laterais), as intervenções internas parecem ter sido as mesmas anteriores, tanto pelos revestimentos, pinturas e esquadrias adotados, quanto pelos mobiliários e layouts. Isso se explica pelo fato de que a concessão foi feita para o mesmo grupo hoteleiro.

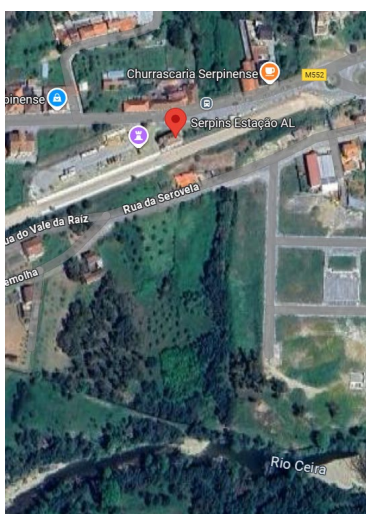


Figura 7. Localização.
Fonte: Google Maps, 2025.



Figura 8. Estação de Serpins. Foto: Beatriz Rocha, 2024.



Figura 9. Porta do quarto.
Foto: Beatriz Rocha, 2024.

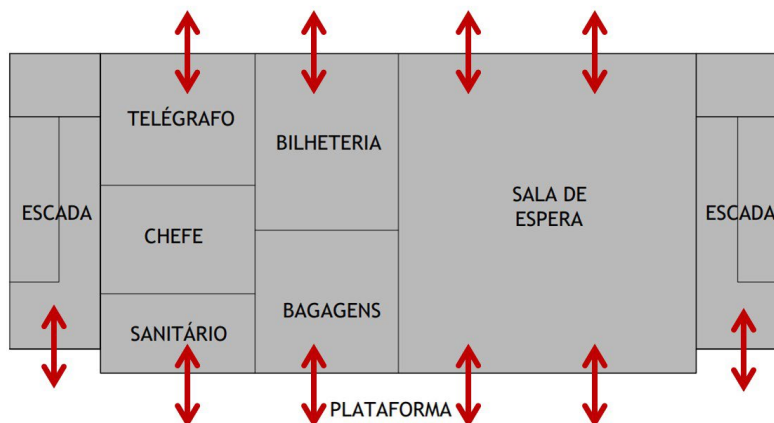


Figura 10. Divisão esquemática do térreo (sem escala).
Fonte: Autoras, adaptado de REVIVE NATUREZA (s./d.).

Diferentemente de Lousã, alguns quartos da hospedagem se voltam para uma paisagem muito atrativa, já que se localiza próximo ao vale da Serra de Lousã, com o rio Ceira abaixo, expondo maior relação entre o edifício e a natureza. Neste caso, outros elementos da ferrovia se mantiveram, como um guindaste ao lado do edifício de passageiros e uma ponte, que fica a aproximadamente 1 km dele. Entretanto, não há menção à ponte no local, algo que poderia ser indicado. Ressalta-se que, também neste caso, o Sistema de Mobilidade do Mondego ainda não havia inaugurado, dificultando a análise de compatibilidade entre o novo uso e o seu entorno.



Figura 11. Ponte ferroviária.
Foto: Beatriz Rocha, 2024.



Figura 12. Sistema de Mobilidade.
Foto: Beatriz Rocha, 2024.

CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ressalta-se que, apesar da quantidade de bens ferroviários incluídos no Programa, poucos passaram por todo processo do concurso: concessão, adequação e inauguração. Nos únicos casos, percebe-se que, mesmo sendo experiências que trazem vitalidade para o entorno, até então abandonado, preservaram características apenas da fachada, sendo a adaptação do edifício ao novo uso pouco sensível ao seu contexto histórico.

Ademais, ao analisar um dos objetivos do Programa, que é o beneficiamento das comunidades locais, observa-se que a participação da população ainda é incipiente, o que pode estar associado ao funcionamento recente e à demanda ainda limitada de funcionários. É necessário, então, acompanhar as próximas experiências do Revive Natureza.

Reconhece-se também algumas fragilidades acerca da preservação do patrimônio ferroviário, que podem estar associadas à carência de diretrizes específicas por parte do próprio Programa, como os limites das intervenções arquitetônicas e a necessidade de elementos que remetam a função original do edifício. Deve-se compreender que se trata da ocupação de um imóvel antigo, importante para a história local, e não apenas um empreendimento convencional, construído nos dias atuais.

Por fim, destaca-se que a iniciativa não deixa de ter potencial no incentivo ao uso contemporâneo e na valorização destes imóveis, oferecendo respaldo às concessões a partir dos concursos. Cabe então, um aperfeiçoamento do instrumento, que pode contribuir, tanto para os muitos edifícios que já estão compreendidos no Programa, quanto para as possíveis experiências no Brasil, especialmente nas cidades de pequeno porte, como as estudadas na pesquisa em desenvolvimento.

Notas

Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento (Processo 2022/08609-3) da pesquisa de doutorado realizada junto à Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo (Pós-FAUUSP) com orientação da Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl.

Cabe agradecer também à FAPESP pela Bolsa de Pesquisa de Estágio no Exterior (Processo 2024/16087-2) junto à Universidade de Évora, em Portugal, bem como às supervisoras Dra. Ana Cardoso de Matos e Dra. Fernanda Lourencetti pelas orientações no período de estágio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). **RFI nº 10/2021 – Projeto Revive**, 2021. Disponível em:

<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/cadastro-consultores/rfi-n-10-2021-projeto-revive>. Acesso em: 02 set. 2025.

CGE (Coordenadoria de Gestão Estratégica de São Paulo). **Porte dos Municípios – Estado de São Paulo**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.desenvolvimentosocial.sp.gov.br/a2sitebox/arquivos/documentos/2102.pdf>. Acesso em: 01 set. 2025.

INE (Instituto Nacional de Estatística). **População residente (N.º) por Local de residência à data dos Censos [2021]**. Portugal, 2021. Disponível em: <https://tabulador.ine.pt/indicador/?id=0011609>. Acesso em: 05 set. 2025.

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL. **Fundo Revive Natureza – Doze estações ferroviárias a concurso**, 25 mai. 2022. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/fundo-revive-natureza-doze-estacoes-ferroviarias-concurso>. Acesso em: 03 set. 2025.

IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). **Programa Revive: Cooperação internacional promove Patrimônio Cultural e Turismo**, 12 de março de 2020. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/5619/programa-revive-cooperacao-internacional-promove-patrimonio-cultural-e-turismo>. Acesso em: 02 set. 2025.

MOTA, J. I. O. **O reuso adaptativo de património arquitetónico para fins turísticos. Caso de estudo do Projeto REVIVE**. Relatório de estágio (Mestrado em Geografia Humana: Globalização, Sociedade e Território), Universidade de Lisboa, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/50431>. Acesso em: 02 set. 2025.

PORTUGAL. **Decreto-Lei n.º 161/2019, de 25 de outubro.** Cria o Fundo Revive Natureza para a promoção da recuperação de imóveis devolutos inseridos em património natural. Portugal: Diário da República n.º 206/2019, Série I de 2019-10-25, páginas 23 – 44. Disponível em: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/161-2019-125692188>. Acesso em: 02 set. 2025.

REVIVE NATUREZA. **Nas casas da nossa história.** (s./d.). Disponível em: <https://revivenatureza.pt/sobre/>. Acesso em: 02 set. 2025.

SCHIAVON, T. A Chancela da Paisagem Cultural Brasileira como campo de análise para a consolidação do Patrimônio Industrial. A construção de rotas culturais em meio à expansão ferroviária no início do século XX. In: **arq.urb**, [S. l.], n. 16, p. 38–59, 2019. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/190>. Acesso em: 03 set. 2025.

SILVA, M. M.; OLIVEIRA, E. R. Metodologias de paisagens aplicadas ao patrimônio industrial ferroviário: a utilização do Sistema de Informação Geográfica no Complexo FEPASA (Jundiaí, Brasil) In: **Oculum Ensaios**, [S. l.], v. 18, p. 1–20, 2021. DOI: 10.24220/2318-0919v18e2021a4713. Disponível em: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/4713>. Acesso em: 03 set. 2025.

INTERVENÇÕES EM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: POTENCIALIDADES E OPORTUNIDADES PERDIDAS NO PORTO MARAVILHA, RIO DE JANEIRO

Gabriella Bicalho Marques – gabriellabicalho@id.uff.br

Andréa da Rosa Sampaio – andreasampaio@id.uff.br

INTRODUÇÃO

A inquietação sobre o sucateamento, descaracterização e demolição do patrimônio industrial da região portuária do Rio de Janeiro, por um lado, e o potencial de reabilitação e reuso qualificado deste patrimônio cultural, por outro, instigam a reflexão neste trabalho sobre as intervenções no patrimônio industrial desta área.

Conforme Sampaio (2012), o reconhecimento da arquitetura industrial como bem cultural encontra dificuldades devido à sua variedade de tipologias, não havendo consenso sobre seu valor patrimonial entre os técnicos de órgãos de tutela, nem para a sociedade civil. Além das dificuldades conceituais, um desafio importante para a salvaguarda do patrimônio industrial deve-se ao fato dos complexos industriais se concentrarem com frequência em áreas centrais, sujeitas às pressões imobiliárias em seus terrenos.

Conforme Kühl (2008), a recente consideração do valor patrimonial de remanescentes industriais, se reflete no fato de que intervenções em patrimônio industrial vem sendo tratadas como um restauro à parte, em que não se consideram os princípios teóricos e metodológicos da restauração. Isto incorre em muitas descaracterizações, como trataremos neste trabalho.

A área examinada conforma um recorte espacial que historicamente abrange os usos correlatos de armazenagem, indústrias e transporte ferroviário, que a partir de sua obsolescência, configurou grandes vazios industriais nos bairros portuários, em São Cristóvão e trechos do atual bairro da Praça da Bandeira. Esses remanescentes industriais, conformados como vazios no tecido urbano consolidado, enfrentam dificuldades e entraves em sua salvaguarda, tanto em função de longos processos de patrimonialização quanto na própria dificuldade no reconhecimento como bem cultural. Diante disso, os vazios industriais, muitos dos quais portadores de valor patrimonial, apresentam uma preocupante vulnerabilidade frente às dinâmicas urbanas a que estão sujeitos.

Situados frequentemente em áreas urbanas centrais, com grande oferta de infraestrutura urbana, esses vazios industriais sofrem com a ação de pressões de especulação imobiliária em seus terrenos. Diante da ausência de um planejamento urbano adequado visando o reuso de remanescentes industriais, observa-se um crescente avanço do mercado imobiliário na ocupação desses remanescentes. Esse processo, quando incide em remanescentes com vulnerabilidade na salvaguarda, acarreta em intervenções que desconsideram aspectos de valores simbólicos e formais do patrimônio industrial, que vão desde descaracterizações, demolições parciais até a perda completa do bem.

A área estudada deve ser contextualizada no âmbito da Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha, implementada em 2009 nos bairros portuários, e ampliada em 2023 para o bairro de São Cristóvão e trecho do bairro da Praça da Bandeira. Nesta área observa-se o desmantelamento de

remanescentes industriais ocorridos nos anos anteriores, sendo observado um avanço desse processo em andamento nos bairros recém incluídos.

Diante desta conjuntura, objetiva-se evidenciar o potencial de reabilitação de remanescentes industriais a partir da discussão sobre casos de experiências qualificadas de reuso no recorte espacial, bem como de projetos recentes que são inapropriados, ou mesmo desastrosos, que representam oportunidades perdidas de intervenções qualificadas para reabilitar o patrimônio industrial a partir de projetos que agreguem valor ao objeto arquitetônico e ao espaço urbano.

Para tanto, a pesquisa tem como aporte metodológico o levantamento de dados documentais, a observação empírica, o estudo de casos de projetos de intervenções no patrimônio industrial no recorte examinado, assim como a seleção e a leitura crítica de experiências de reabilitação e reuso.

SOBRE OS VAZIOS INDUSTRIAIS NO RECORTE DE ESTUDO

O processo de desindustrialização decorrente da crise do sistema produtivo industrial teve início na década de 1970 e pôde ser observado em diversas cidades industriais ao redor do mundo. Diante desse processo, houve um aumento expressivo de terrenos e edifícios provenientes de remanescentes industriais sem funcionalização. Borde (2006) aponta que com o processo de desindustrialização, os remanescentes industriais, edifícios e quadras inteiras, ao serem mantidos vacantes, foram arrastados a uma situação de vazio urbano.

Partindo, primeiramente, de uma definição do conceito de vazios urbanos, apoia-se nos estudos de Borde (2006), que define como terrenos e edifícios vacantes que contrastam com o tecido urbano por encontrarem-se sem usos ou subutilizados, de forma que não cumprem sua função social. No campo de estudo de vazio urbano, o conceito desdobra-se em diversas abordagens e categorias, como observa-se em Borde (2006), visando uma melhor compreensão e aplicação em diferentes estudos. A categoria de vazio urbano a que interessa este trabalho é a de vazios industriais. Borde (2006) associa à categoria de vazios industriais o conceito de friches industrielles, de acordo com Merlin e Choay (1985, p. 315 apud Mendonça, 2007, p. 14), cuja definição baseia-se em: terrenos abandonados pelas indústrias, por estas terem sido realocadas ou cessado suas atividades.

Esta expressão é indicada aos terrenos ainda ocupados por construções de indústrias, não demolidos, mas inutilizados. Estes vazios urbanos provenientes das vastas áreas industriais obsoletas se relacionam diretamente com a escala urbana e, como aponta Meneguello (2011), configuram um problema urbano em larga escala.

A operação urbana Porto Maravilha, implantada a partir de 2009, gerou grandes vazios urbanos, após operações de tábula rasa para dar lugar a torres verticalizadas. Após a pandemia, observa-se a intensificação do interesse do mercado imobiliário para esta área, que vem sendo adensada com grandes torres, observando-se um confronto da verticalização da região com edificações históricas, nem sempre protegidas. Nesse contexto, foram demolidos galpões não protegidos, alguns dos quais portadores de valor patrimonial, e ocupados pela indústria criativa, resultando na perda de identidade e de qualidade morfológica.

Potencialidades e oportunidades perdidas

Ao mesmo tempo em que entende-se a complexidade de reabilitação do patrimônio industrial, entende-se também o potencial estratégico do reuso desses espaços. Borde (2012) destaca para a

importância da preservação e reabilitação dos vazios industriais para a renovação urbana, tendo em vista o desenvolvimento urbano sustentável das cidades.

Considera-se como uma contribuição para a reflexão acerca dos vazios industriais e seu potencial de reabilitação a abordagem de Solà-Morales (1995) sobre *terrain vague*. O termo concebido pelo autor refere-se aos espaços vazios de uso, subutilizados, mas que se revelam como espaços de potências e expectativas. Solà-Morales (1995) ressalta que os *terrains vagues* são vagos no sentido de desocupado, livre de atividade, obsoleto, no entanto, sendo ao mesmo tempo vazios cheios de sentidos, memória urbana, expectativas e possibilidades.

Destacam-se no recorte espacial estudado importantes exemplares de remanescentes industriais que configuram-se como oportunidades perdidas tanto para a preservação da memória industrial quanto para a reabilitação pautada em um democrático entendimento das necessidades locais.

Dentre eles, a Estação Ferroviária Barão de Mauá, conhecida como Leopoldina, cujos recentes projetos de intervenção preveem a ocupação do leito ferroviário e pátio de manobras com um extenso programa de edificações. A prevista ocupação irreversível do leito da ferrovia e área de manobras vai de encontro à Carta de Nizhny Tagil, que elucida que a conservação do patrimônio industrial depende da preservação de sua integridade funcional.

Também destaca-se a vulnerabilidade do patrimônio compreendido no conjunto de edificações do antigo Gasômetro do Rio de Janeiro, em que desde a sua desativação é notável o seu desmantelamento em curso, como a remoção das estruturas dos tanques de gás — elementos significativos da indústria do gás e importantes para o entendimento do funcionamento do conjunto. Para piorar, há o projeto de construção do estádio de futebol do Flamengo em seu terreno, anunciado pela prefeitura em 2024.

A antiga Companhia Luz Steárica também representa um importante exemplar industrial, de meados do século XIX, que sofreu ao longo dos anos, desde sua desativação, os efeitos do desmantelamento característico de bens industriais. Atualmente, está em curso o lançamento de um empreendimento residencial multifamiliar para o local que, apesar de preservar as edificações remanescentes, prevê um novo edifício com gabarito extremamente maior que o anterior aprovado para o local.

Lima (2024) joga luz no potencial de reocupação de galpões subutilizados nesta área, apresentando casos exitosos de projetos direcionados para práticas artístico-culturais com repercussão para os moradores locais e público mais amplo. Entre os exemplos de reutilização qualificada, ainda que com problemas de conservação, pode-se citar a Fábrica Bhering, o Armazém da Utopia e os Galpões da Gamboa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da reflexão aqui proposta, busca-se contribuir com problematizações a respeito de intervenções que desconsideram aspectos de valores simbólicos e formais de remanescentes industriais, além de explorar questões práticas sobre a reabilitação do bem cultural.

Os casos apresentados suscitaram questões sobre a potencialidade de reconversão de usos, associados na maioria das vezes a usos culturais e habitação, a partir de uma preocupação da qualidade dos projetos. Vale reforçar a pertinência desta ótica, tendo em vista que verifica-se um considerável número de estudos sobre o potencial de transformação urbana desses vazios industriais,

devido a estarem localizados em áreas com grande oferta de infraestrutura urbana, sem uma preocupação maior em relação à qualidade projetual e seus impactos sociais e ambientais.

Ainda que a consciência do valor estratégico do patrimônio cultural para o desenvolvimento local e a sustentabilidade venha emergindo no Brasil, seus reflexos têm sido frequentemente canalizados pela valorização turística e imobiliária, como serão tratados em alguns casos apresentados, em detrimento da dimensão social da reabilitação urbana e da integridade do valor patrimonial dos bens. Vale ressaltar que a inclusão da cultura como o quarto pilar da sustentabilidade, em paridade com as esferas econômica, social e ambiental, e o seu reconhecimento como motor do desenvolvimento abre caminho para se considerar a recuperação do patrimônio cultural como uma prática de sustentabilidade. Ao tratarmos de reabilitação de patrimônios industriais, que atualmente conformam vazios industriais, abre-se uma possibilidade de minimização de seus impactos ambientais por meio do reuso destes espaços.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BORDE, Andréa de L. P. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas**. Rio de Janeiro, 2006. 226 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/21/teses/677847.pdf>. Acesso em: 23 set. 2025.
- BORDE, Andréa L. P. **Vazios centrais e patrimônio cultural**. In: *Evocando Memórias*. Rio de Janeiro: IRPH, 2012, p. 61-95.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro**. 2. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2008. v. 1. 328p.
- Lima, Evelyn F. W. **O Patrimônio Industrial do Rio de Janeiro: Portuária, São Cristóvão e Praça da Bandeira: um diálogo possível com ocupações artístico-culturais socialmente inclusivas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Loope Editora Ltda / FAPERJ, 2024, v. 1. 204p.
- MENDONÇA, Adalton da M. **Revisitando As Ruínas Urbanas**. *Anais ENANPUR*, [S. l.], v. 12, n. 1, 2007.
- MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: **Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente**. Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011.
- SAMPAIO, Andréa da Rosa. Vazios urbanos e Patrimônio Industrial: interfaces com o ordenamento urbanístico e o patrimônio cultural. In: Andréa de L. Pessoa Borde. (Org.). **Vazios Urbanos: Percursos Contemporâneos**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012, p. 142-165.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Terrain Vague*. In: DAVIDSON, Cynthia (ed). (1995). **Anyplace**. Massachusetts: The MIT Press, 1995.

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NOS MUSEUS DE PORTO ALEGRE: ENTRE ACERVOS, MEMÓRIAS E ESQUECIMENTOS

Olivia Silva Nery¹⁶ – olivianery@gmail.com
Laiana Pereira da Silveira¹⁷ – laianasilveira@gmail.com
Luiza Gonçalves dos Santos¹⁸ – gdsluiza@outlook.com
Larissa Fernandes Alves¹⁹ – larissafnrnds@gmail.com

INTRODUÇÃO

Este estudo é um recorte do projeto de pesquisa “Patrimônio industrial musealizado em Porto Alegre: acervos, memórias e esquecimentos”, iniciado no ano corrente, vinculado à Universidade Federal do Rio Grande do Sul e financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul (FAPERGS). O projeto visa à realização de um inventário do patrimônio industrial móvel musealizado em Porto Alegre.

Essa pesquisa justifica-se pelo seu caráter inédito e pela necessidade de colaborar com os escassos estudos sobre o patrimônio industrial no Brasil (González, 2019). Apesar do grande número de pesquisas e esforços envolvendo essa tipologia patrimonial no Brasil e no exterior, ele ainda é um patrimônio invisível (Michelon, 2019) que necessita de mais atenção e valorização.

A escassez de pesquisas é ainda mais significativa sobre o patrimônio industrial móvel, tais como objetos, documentos e fotografias (Sampaio, 2017). A Carta de Sevilha de Patrimônio Industrial (2019), apresenta propostas e norteadores para as pesquisas e demais ações referentes ao patrimônio industrial, sobretudo para buscar atender às necessidades atuais da sociedade e aos desafios contemporâneos do patrimônio. Dentre as diretrizes presentes no documento, destaca-se a questão da Museologia e da Musealização:

A museologia da tecnologia, da ciência ou da indústria, deve ser reconsiderada à luz da sua função inequívoca como construtora de narrativas que devem ser abrangentes e inclusivas, e facilitar um espaço gerador de processos ativos, ou de armazenamento aberto e de educação técnica para os cidadãos (Carta de Sevilha, 2019, p. 23).

No que tange ao marco teórico sobre musealização, este projeto entende-a como um “processo (ou conjunto de processos) por meio dos quais alguns objetos são privados de sua função original e, uma vez revestidos de novos significados, adquirem a função de documento” (Loureiro; Loureiro, 2013, p. 1). Bruno Brulon (2018) define a musealização como um processo de valorização dos objetos que passa por quatro momentos: 1) seleção; 2) inserção no museu; 3) seleção para exposição; e 4) comunicação.

Ao fazerem parte do museu, esses objetos tornam-se museálias e a musealização, um processo infinito, por necessitar sempre de adaptação, atualização e novos questionamentos aos museálias (Brulon, 2018). Como aponta Chagas (2002), é a musealização que separa o bem cultural musealizável do musealizado.

¹⁶ Doutora em História. Professora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul- UFRGS, no Bacharelado em Museologia e no Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio. Coordenadora do Projeto “Patrimônio industrial musealizado em Porto Alegre: acervos, memórias e esquecimentos”.

¹⁷ Doutoranda e Mestre em Memória Social e Patrimônio Cultural (UFPel). Bolsista pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, a partir do Programa de Demanda Social (CAPES-DS). Designer de Moda (IFSul).

¹⁸ Bolsista de Iniciação Científica (FAPERGS) do Projeto “Patrimônio industrial musealizado em Porto Alegre: acervos, memórias e esquecimentos”. Graduanda em Museologia (UFRGS).

¹⁹ Graduanda em Museologia (UFRGS). Integrante do Projeto como Bolsista Voluntária.

Portanto, pretende-se contribuir com os debates sobre as narrativas museológicas acerca do patrimônio industrial e as relações de memória, esquecimento e poder que circundam esses acervos.

Conforme expõe Sampaio (2017, p. 56) “poucos são os objetos pertencentes aos bens culturais do patrimônio industrial móvel que se encontram estudados e divulgados”. Nesse sentido, a identificação de quais são esses objetos industriais que estão musealizados, é imprescindível para o conhecimento mais aprofundado do cenário museológico e para o desenvolvimento de pesquisas e ações futuras.

A escolha dos museus a serem pesquisados neste projeto partiu, inicialmente, da listagem fornecida pelo Sistema Estadual de Museus (SEM/RS). Nela, constavam todas as instituições cadastradas localizadas na cidade de Porto Alegre, totalizando 67. Considerando o grande número de museus, a viabilidade de execução da pesquisa e o enfoque no patrimônio industrial, optamos por desconsiderar os museus das seguintes tipologias: anatomia, arte, astronomia, ecologia, paleontologia, topografia, miniaturas e parques, restando o total de 41 museus.

A partir desse número, foi realizado o primeiro contato com as instituições por meio de e-mail, apresentando o projeto, esclarecendo seus objetivos e etapas, e solicitando a autorização institucional para participação da pesquisa, por meio da assinatura do Termo de Anuência Institucional (TAI).

Dos 41 museus a serem incluídos na pesquisa, seis não possuíam nenhum tipo de contato virtual (e-mail ou página web), tendo sido contactados 35 museus no total. Dessas, 11 instituições responderam o e-mail enviado, sendo dez com aceite em participar e um em recusa. Os museus que aceitaram participar do Projeto por meio do envio do Termo de Anuência Institucional devidamente assinado foram: (1) Museu da UFRGS; (2) Museu da Polícia Civil; (3) Museu da Eletricidade do Rio Grande do Sul — Espaço Força e Luz (MERGS); (4) Museu da Comunicação José Hipólito da Costa (MUSECOM); (5) Memorial da Justiça do Trabalho do RS; (6) Museu de Porto Alegre Joaquim José Felizardo (MJJF); (7) Museu Anchieta de Ciências Naturais; (8) Centro Histórico Cultural Santa Casa (CHC Santa Casa); (9) Memorial do Judiciário.

A partir do aceite dos museus, por meio do recebimento do TAI e do preenchimento do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), foi iniciado o agendamento da primeira visita às instituições. Neste trabalho, apresentaremos os resultados parciais desta pesquisa, que está em fase inicial. Para o desenvolvimento do projeto, foram adotadas diferentes etapas metodológicas, que serão apresentadas a seguir.

1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Em termos metodológicos, esta pesquisa tem caráter qualitativo e exploratório, e suas ações estão divididas nas seguintes etapas: envio de formulário para identificação inicial da instituição, do acervo e de possíveis peças do patrimônio industrial móvel; visitas técnicas com o intuito de conhecer o acervo e a instituição, pesquisar a documentação museológica, entrevistar os funcionários e registrar as peças; realização do inventário: identificação e levantamento das peças que possam ser representativas do patrimônio industrial móvel nos museus, em uma planilha; pesquisa de acervo: realização da pesquisa histórica em algumas das peças inventariadas, de acordo com a indicação da instituição e relevância da peça; realização de catálogo: montagem de um catálogo virtual com o resultado da pesquisa e do inventário, para ser distribuído aos museus.

Destacamos que as entrevistas serão realizadas por meio da metodologia da História Oral (H.O.), em caráter temático, com o objetivo de: conhecer melhor essas peças, compreender os valores e critérios utilizados para a musealização desses objetos, bem como os eventuais desafios e procedimentos museológicos que envolvem essas peças. A metodologia de História Oral caracteriza-se pela escuta ativa (Rovai, 2015), e seguindo os critérios éticos e metodológicos da H.O., todas as entrevistas serão gravadas, transcritas e analisadas pelos entrevistados. Posteriormente, os depoimentos serão cedidos para pesquisa, por meio da assinatura do Termo de Cessão Gratuita de Depoimento Oral.

2 (RE) CONHECENDO O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NOS MUSEUS

Conforme exposto, o formulário enviado para os museus participantes tinha por objetivo fazer a identificação inicial das possíveis peças representativas do patrimônio industrial móvel. Além disso, almejava coletar informações institucionais importantes para conhecer a realidade de cada museu em termos de estrutura e equipe, para que o projeto se enquadrasse na sua realidade de trabalho e dinâmica.

As perguntas direcionadas para o (re) conhecimento de peças que pudessem ser identificadas enquanto patrimônio industrial estavam dispostas na última seção do formulário. Esta seção apresentava uma das definições sobre patrimônio industrial, para auxiliar no processo de preenchimento e de reflexão sobre o acervo museológico, incluindo alguns exemplos de peças. Com base nessas informações, a primeira pergunta desta etapa era: “O museu possui alguma peça que possa ser identificada como patrimônio industrial?” e todos os museus responderam que sim.

Posteriormente, era possível descrever quais seriam essas peças. Todos os museus apresentaram uma grande variedade tipológica de suportes e de aspectos do patrimônio industrial, tais como: equipamentos de comunicação, impressos relativos à história do trabalho, plantas, registros de funcionários, fotografias, objetos de trabalho, processos trabalhistas, materiais administrativos e do mundo do trabalho, objetos de fábricas, embalagens, rótulos, propagandas, catálogos, etc.

Tendo em vista que o projeto também busca perceber como que essa tipologia patrimonial é tratada e incluída nos museus, a pergunta “O museu entende/define essa(s) peça(s) como patrimônio industrial? As respostas foram:

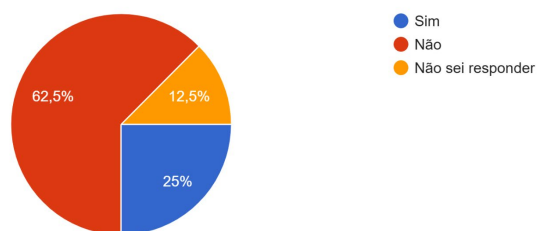


Figura 1. Gráfico “O museu entende/define essa(s) peça(s) como patrimônio industrial?”. Fonte: acervo do projeto.

Tal cenário indica que, apesar da existência dessas peças em seus acervos, a maior parte dos museus não trabalha com a categoria de patrimônio industrial no seu processo de musealização. Ainda que de forma inicial e parcial, este dado dá indícios do distanciamento e das possíveis dificuldades que os museus, sobretudo os que não são vistos como museus industriais, em reconhecer a existência desse patrimônio em suas coleções.

Nessa direção, ao responderem o questionamento “Quais as maiores dificuldades de trabalhar com tais objetos industriais no museu”, cinco (62%) apontaram sobre a dificuldade de obter informações históricas sobre as peças. Um dos museus reforçou que a maior dificuldade é “a própria identificação dessa tipologia”. Outros aspectos como ausência de documentação museológica e ausência de recursos humanos também foram indicados.

O projeto também busca auxiliar essas instituições a fazerem o processo de reconhecimento dessa tipologia em seu acervo e, além disso, apresentar possibilidades de trabalhar e desenvolver atividades comunicacionais, educacionais e de pesquisa. Nesse sentido, o formulário também continha o espaço para que o museu também pudesse indicar como o projeto poderá auxiliar a instituição nesse sentido. Sobre esse aspecto, foram apontadas questões como: auxílio na identificação das peças e seu histórico, compreensão sobre patrimônio industrial e na associação com outras peças do acervo.

A partir desse primeiro contato e (re)conhecimento dos museus participantes, foi possível planejar as primeiras visitas técnicas e compreender como o projeto poderia colaborar com cada instituição e iniciar a primeira etapa para a realização do inventário.

3 OS ACERVOS E SEUS OBJETOS INDUSTRIAIS: PRIMEIRAS VISITAS TÉCNICAS E O RECONHECIMENTO DO ACERVO

Considerando que os museus selecionados para participar do projeto apresentam entre si uma certa distância, tanto em relação às suas temáticas quanto aos perfis de acervo, a tarefa de identificar e investigar o patrimônio industrial resguardado em cada instituição torna-se complexa. Essa diversidade, ao mesmo tempo que enriquece a pesquisa, também exige maior cuidado metodológico. Por isso, o diálogo constante com as equipes dos museus, e o estudo aprofundado de seus históricos institucionais e de suas políticas de acervo revela-se fundamental para compreender de que maneira os elementos do patrimônio industrial foram incorporados, preservados e interpretados em cada contexto.

Dos nove museus participantes do projeto, aqueles em que identificamos com maior facilidade a presença de patrimônio industrial móvel foram o MERGS, o MUSECOM e o MJJF. Isso se deve ao fato de que, pela natureza de suas coleções, essas instituições estão diretamente vinculadas a processos técnicos, equipamentos e objetos associados ao trabalho, à infraestrutura urbana e às transformações tecnológicas.

No MERGS, por exemplo, preservam-se maquinários, instrumentos e registros ligados à história da energia elétrica no estado. No MUSECOM, o acervo reúne dispositivos e suportes relacionados à história da comunicação, como aparelhos telefônicos, de rádio e de impressão. Já no MJJF, a dimensão do patrimônio industrial aparece no processo de urbanização de Porto Alegre e os objetos, fotografias e documentos que registram ofícios, práticas laborais e modernizações da cidade, incluindo fábricas e transportes.

Embora a primeira visita técnica a todos os museus selecionados ainda não tenha sido realizada, esses três já foram visitados e estudados de forma preliminar, o que permitiu uma identificação mais direta dos elementos industriais. Além deles, o CHC Santa Casa também já foi visitado, representando nosso primeiro grande desafio, sobretudo pela necessidade de definir e enquadrar o que pode ser entendido como patrimônio industrial móvel em um acervo predominantemente ligado à saúde e à prática hospitalar.



Figura 2. Registros das primeiras visitas realizadas no CHC Santa Casa, MERGS, MJJF e MUSECOM, respectivamente.
Fonte: acervo do projeto.

Na Figura 2, é possível observar alguns registros realizados durante a primeira visita às quatro instituições mencionadas. Neste momento inicial, ao conversar com a equipe de cada museu, tivemos a oportunidade de conhecer algumas das reservas técnicas, parte de seus acervos, documentações e também percorrer as exposições. Nesse primeiro momento, identificamos diferentes tipos de objetos, entre eles: têxteis, fotografias, eletrodomésticos, publicidades, jornais, e outros objetos com potencial para o projeto. São muitas as perguntas que atravessam esses objetos e documentações.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que não tenhamos realizado a primeira rodada de visitas técnicas em todos os museus, nem conhecido todos os acervos, percebemos que os desafios surgem conforme o desenvolvimento do projeto. Os desafios também envolvem as questões conceituais e terminológicas, pois dado o ineditismo da pesquisa, essa investigação suscita questionamentos e realidades que não foram identificados na revisão de literatura até o momento.

Entretanto, percebemos a grande demanda dos museus por informações históricas que contextualizam tais peças com os processos de industrialização do estado, sobretudo para preencher lacunas documentais. Ademais, destacamos que o projeto tem despertado o interesse dos(as) funcionários(as) para tal temática, que nos informaram que a participação na pesquisa permitiu um novo olhar para o acervo. Esse movimento reforça a necessidade de investigações e atividades que envolvam os museus, incluindo os que atuam em diferentes áreas e com acervos variados, a reconhecerem o patrimônio industrial.

Notas

Este texto faz parte do projeto de pesquisa “Patrimônio industrial musealizado em Porto Alegre: acervos, memórias e esquecimentos”, desenvolvido junto ao curso Bacharelado de Museologia e ao Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob coordenação da Professora Doutora Olivia Silva Nery. Os agradecimentos são dirigidos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul (FAPERGS), pelo financiamento deste projeto por meio do EDITAL FAPERGS 10/2024, aos Museus participantes do Projeto e seus respectivos funcionários.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRULON, B. Passagens da Museologia: a musealização como caminho. *Museologia e Patrimônio*, [S. l.], v. 11, n. 2, p. 189–210, 2018. Disponível em: <https://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/722>.

- CHAGAS, M. Memória e poder: dois movimentos. **Cadernos de Sociomuseologia**, Lisboa, 2002.
- GONZÁLEZ, A. M. S. Patrimônio Industrial: um legado para conhecer, reconhecer e preservar. In: MICHELON, F. F. (Org.). **O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas**. Pelotas: Ed. UFPel, 2019. p. 71-84. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memorialdoanglo/files/2020/11/Patrimonio-Industrial-UFPel-7-11_compressed-1.pdf.
- LOUREIRO, M. L. N. M.; LOUREIRO, J. M. M. Documento e musealização: entretecendo conceitos. **Midas**, v. 1, p. 1-13, 2013. Disponível em: <https://journals.openedition.org/midas/78>.
- MICHELON, F. F. O patrimônio invisível. In: MICHELON, F. F. (Org.). **O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas**. Pelotas: Ed. UFPel, 2019. p. 19-24. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/memorialdoanglo/files/2020/11/Patrimonio-Industrial-UFPel-7-11_compressed-1.pdf.
- ROVAL, Marta. A ética da escuta: o desafio dos pesquisadores em História Oral. **Testimonios**, ano 4, n. 4, 2015. Disponível em: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/testimonios/article/view/32375/33158>.
- SAMPAIO, M. L. **Da fábrica ao museu: identificação, patrimonialização e difusão da cultura técnico-industrial**. Lisboa: Caleidoscópio, 2017.
- SIMAL, J. S.; CARLOS, M. S. (Eds.). Carta de Sevilla de Patrimônio Industrial 2018: los retos del siglo XXI. **Centro de Estudios Andaluces**, Sevilha, 2019. Disponível em: <https://ticcih.org/carta-de-sevilla-de-patrimonio-industrial-febrero-2019/>.

AS TAREFEIRAS DA CIDADE DO RIO GRANDE: ENTRE O CHEIRO QUE ESTIGMATIZA E A MEMÓRIA QUE ACOLHE

Luiza Rolim André²⁰ – luizarolim44@gmail.com
Mariana de Mello Rodrigues²¹ – maridmrodrigues@gmail.com

INTRODUÇÃO

A cidade de Rio Grande, localizada no extremo sul do Rio Grande do Sul foi, durante os séculos XIX e XX, um dos principais polos industriais do Estado (FERREIRA; NERY, 2023) e tem seu passado frequentemente revisitado pelos trabalhadores e trabalhadoras que passaram por suas fábricas, desenvolvendo, dentro delas suas relações interpessoais e longas jornadas de trabalho.

A memória do trabalho, quando evocada, não se restringe somente ao fazer do ofício, mas também a uma série de elementos que constituíram as experiências dos trabalhadores e trabalhadoras. Sons, cheiros, objetos e tudo o que moldava esse cotidiano são evocados no ato de rememorar os dias de labuta. Nessas memórias, dentro no cotidiano da “cidade das chaminés”²² estão presentes os sons dos apitos de entrada e saída das fábricas, barulhos que regulavam o trabalho e a rotina dentro do ambiente fabril; os cheiros dos alimentos tratados dentro das fábricas; as sociabilidades e os objetos que foram preservados e atualmente realizam processos de intermediação entre passado e presente.

Neste trabalho, trataremos mais especificamente do cheiro como intermediador da memória. Para isso, em termos metodológicos, foram realizadas entrevistas com seis mulheres que trabalharam como tarefeiras²³ nas fábricas rio-grandinas entre as décadas de 1980 e 2010, carregando por anos a alcunha e o estigma de “mulheres do peixe”, devido ao cheiro que transportavam consigo após longas jornadas de trabalho.

As entrevistas utilizadas para a construção do presente resumo foram realizadas através da metodologia da História Oral Temática, seguindo os preceitos de escuta ativa. Todas foram gravadas, transcritas e cedidas através da assinatura de um Termo de Cessão de Depoimento Oral. A escolha das interlocutoras foi realizada através de uma identificação prévia das mulheres, por meio de redes sociais virtuais e por indicação.

Em termos teóricos, esta pesquisa está baseada nos estudos da História Social do Trabalho, relacionando-se com os preceitos do que se considera uma “história vinda de baixo”, conceito amplamente difundido e utilizado no campo teórico da História durante a segunda metade do século XX.

²⁰ Graduada em História Licenciatura pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Mestranda em História pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) / Bolsista CAPES.

²¹ Graduanda em História Licenciatura pela Universidade Federal de Rio Grande (FURG). Bolsista CAPES pelo Programa Institucional de Bolsas de Iniciação à Docência (PIBID)

²² Apelido dado a cidade devido ao grande parque industrial que a mesma deteve entre o século XIX e primeira metade do XX.

²³ Ofício muito característico da cidade, onde os tarefeiros trabalham por produção, e sua remuneração é correspondente ao quanto produziu. Normalmente o trabalho não é feito com carteira assinada, portanto, há uma relação formal estabelecida entre empregador e empregado.

Por fim, através deste resumo, busca-se compreender como o cheiro, além de intermediador da memória laboral, também atuou como um marcador da diferença entre as trabalhadoras e a sociedade rio-grandina como um todo, tornando-se também motivo do fortalecimento da unidade e solidariedade entre o grupo hostilizado. A análise permite não apenas evidenciar a história das trabalhadoras locais, como também suas experiências cotidianas laborais e modos de resistência.

Ao tratar sobre questões que envolvam os Mundos do Trabalho e o Patrimônio Industrial, a utilização da oralidade, quando possível, nos permite adicionar uma maior complexidade à análise. Estudar o acontecimento a partir de fontes textuais nos permite o acesso a informações sobre como determinado fato ocorreu e quais foram as suas implicações, mas é através do acesso à memória que podemos alcançar sentimentos, detalhes, percepções, relações, cheiros e sensações que determinado indivíduo experienciou ao vivenciá-lo (TRAVERSO, 2012). Neste sentido, o processo de rememoração das tarefas da cidade do Rio Grande adquire camadas profundas à medida que, através do relato de suas memórias, são evidenciadas não só diferentes formas de violências e opressões às quais estavam sujeitas, mas também lançam luz sobre recortes e práticas de convivência e de solidariedade entre as mesmas.

A menção ao cheiro permeia a memória das trabalhadoras e surge, em princípio, atrelada aos relatos que descrevem as opressões vividas no ambiente de trabalho. Por tratarem-se de corpos atrelados ao gênero feminino, as tarefas conviveram e convivem diariamente com a divisão sexual do trabalho dentro do espaço fabril, o qual serve como mecanismo para ditar as tarefas ditas femininas, bem como para perpetuar a posição de insubordinação em relação a figura masculina (LOBO, 2021); porém, essa subalternização é aprofundada por variantes que muitas vezes vão para além dos muros do espaço fabril e das relações de trabalho. É neste sentido que o muito mencionado “cheiro dos pescados” atua como perpetuador da coação nos espaços de dentro e fora da fábrica, atuando como um marcador que age sobre os corpos das trabalhadoras e também sobre a forma como o tecido social as percebe.

A título de contextualização, a cidade do Rio Grande possui uma intensa atividade pesqueira e industrial, ligada ao trato dos pescados. Devido a localização estratégica da região, posicionada entre a Lagoa dos Patos e o Oceano Atlântico, a atividade pesqueira é, historicamente, um dos elementos econômicos mais relevantes da cidade.

A referência ao odor do pescado aparece frequentemente durante a fala das entrevistadas, resultando muitas vezes no relato de sua associação ao odor característico de sua prática de trabalho, o que acabava por provocar o isolamento das trabalhadoras dentro dos transportes públicos quando estes eram utilizados. A depoente Fernanda, por exemplo, ao rememorar o seu cotidiano na fábrica, nos diz:

[...] Ah, quando entrava na lancha era cara feia ou o povo já sabia já nem chegava muito perto, né? [...] Então, as pessoas já ... Óbvio, leva creme, tomava banho e várias vezes se lavava mas não sai, né, é um cheiro que fica, se a gente trabalhava sexta-feira, tu sabe que sábado e domingo tu ia tá com o cheiro, não ia ser forte, não ia ser, né, mas pra quem trabalha lá já é normal, as pessoas que não, né, as outras pessoas não acham normal (2024).

Outra depoente, Neves (2024), relembra sobre a dificuldade que enfrentava ao tentar retirar o cheiro de suas roupas e de sua pele. “Ah, sim [risadas], isso [o cheiro] gruda, grudava, bah! Tomava banho mas não adiantava nada, igual (...) sempre o cheiro!”.

Desta forma, essas trabalhadoras adquiriram ao longo do tempo, a alcunha e o estigma de serem reconhecidas socialmente como “as mulheres do peixe”. Elizabeth Souza-Lobo (2021), ao se debruçar sobre as experiências das mulheres nos ambientes de trabalho, aponta sobre como contextos opressivos resultam na busca por formas de resistir à situações degradantes. Neste sentido, o estigma causado pelo odor, por operar como um marcador da diferença e, conseqüentemente, por excluir essas mulheres nos espaços públicos, resultava no fortalecimento da unidade do grupo, como uma forma de proteção e defesa contra a imagem atrelada à sua ocupação. A exclusão sofrida por essas mulheres implicava em fazê-las permanecerem juntas, na intenção tanto de evitar que ficassem espalhadas pelo transporte, diminuindo o alcance do cheiro, como também para evitar que uma mulher sofresse possíveis discriminações sozinha. Desta forma, trata-se de uma experiência coletiva, compartilhada entre as trabalhadoras, em que o apoio e a proteção entre elas tornavam-se essenciais.

Ainda assim, considerando as dificuldades e os sentimentos dessas mulheres em relação as discriminações sofridas por conta do odor carregado, as frequentes menções ao cheiro do pescado durante as entrevistas nem sempre são evocadas com pesar ou indiferença. As longas jornadas de trabalho, que muitas vezes chegavam a dez horas ou ainda mais, ocasionavam em uma convivência maior entre as trabalhadoras, algo que poderia influenciar no desenvolvimento de laços afetivos entre elas, por exemplo.

Muitas vezes, essas trabalhadoras passavam mais tempo com suas colegas laborais do que com o próprio núcleo familiar, resultando no estreitamento dos laços entre elas, auxiliando no enfrentamento dos preconceitos sofridos. E o cheiro, neste sentido, se torna também “[...] um marcador temporal e memorial nas narrativas” do período em que exerciam a função de tarefas nas fábricas de pescado da cidade de Rio Grande., passando “[...] a compor um tempo que só é acessado por meio das lembranças” (FERREIRA; SILVA, 2023). Em outras palavras, o tempo vivenciado no espaço das fábricas pesqueiras também remete aos laços formados, às relações estreitadas e às conversas e brincadeiras realizadas nas esteiras das fábricas, demonstrando que as relações de trabalho são estabelecidas de forma complexa, colocando em movimento, diversos elementos, remetentes tanto ao espaço de trabalho, quanto das subjetividades de cada indivíduo ali inserido.

CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante ao que foi exposto até aqui, é possível compreender como os depoimentos das trabalhadoras nos permitem o acesso a dimensões Os cheiros, as visões e os sentidos a partir das experiências das tarefas são singulares. A utilização da oralidade permite o acesso as complexidades da experiência de vivenciar a labuta diária, possibilitando a realização de uma análise aprofundada nos sentidos e fazeres presentes nos mundos do trabalho. Essas memórias nos transportam para além fábricas e do ofício da tarefa, pois remetem também as singularidades do espaço fabril e tudo que se cria a partir delas. No caso das tarefas, o cheiro do pescado remete aos dias de labuta, a exclusão e a rotina exaustiva mas também permite rememorar os momentos de união e de solidariedade, recortes da rotina de diálogos à beira das esteiras onde os peixes eram limpos, durante as extensas jornadas trabalhadas. Auxiliar no processo de reconhecimento dessas nos remete a um passado em que “as mulheres do peixe” carregavam esse apelido também como uma forma identitária, com orgulho, possivelmente como uma forma de ressignificar a discriminação sofrida.

REFERÊNCIAS ORAIS:

ANDRÉ, Fernanda Coelho. Entrevista realizada em 22/06/2024, na residência da depoente. Entrevistadora: Luiza Rolim André.

FARIAS, Maria das Neves de. Entrevista realizada em 29/062024, na residência da depoente.
Entrevistadora: Luiza Rolim André

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LOWY, M. **Walter Benjamin**: aviso de incêndio. São Paulo: Boitempo, 2005.

FERREIRA, M. L. M; NERY, O. S. Paisagens Sonoras: memórias de uma cidade fabril (Rio Grande, RS – 1950 – 1970). **História e Culturas Sonoras**, n. 182, São Paulo, 2023. Disponível em: [//revistas.usp.br/revhistoria/article/view/200732](http://revistas.usp.br/revhistoria/article/view/200732).

HIRATA, H. Apresentação. *In*: LOBO, E. S. **A classe operária tem dois sexos**: trabalho, dominação e resistência. 3º ed. São Paulo: Expressão Popular, 2021.

TRAVERSO, Enzo. **O passado, modos de usar: história, memória e política**. Unipop, 2012

OS SALADEIROS DO RIO QUARAÍ: TRAJETÓRIA DE INTEGRAÇÃO FRONTEIRIÇA BRASIL-URUGUAI

Francisca Ferreira Michelin – fmichelon.ufpel@gmail.com

Ubirajara Buddin Cruz – ubirajara.cruz@gmail.com

INTRODUÇÃO

Estudos sobre os saladeiros do rio Quaray são unânimes em destacar o investimento de empresários uruguaios na instalação dessas indústrias no lado brasileiro da fronteira, entre as últimas décadas do século XIX até por volta de 1920 (Souza, 2001; Jacob, 2004; Volkmer, 2007; Guerra, 2019). A trajetória dos saladeros a que nos referimos é curta, notadamente inversa ao impacto que tiveram sobre a região. Hoje, suas ruínas, que nada mais são do que discretos sussurros na paisagem, motivam esforços pela sua conservação, mobilizados por grupos civis e pelo interesse acadêmico. Dos resultados dos estudos acadêmicos, colhemos os dados que descrevem os três exemplares de principal interesse deste texto, além do contexto no qual surgiram; de fontes não acadêmicas elaboramos o crescente fluxo de citações sobre essas ruínas; e da visita aos locais, geramos as fotos que os registram na atualidade e podem ser confrontadas a imagens realizadas anteriormente, nas quais suas estruturas ainda eram presentes e reconhecíveis. Repara-se que quanto mais a convivência pacífica se estabelece como um elemento distintivo nas narrativas sobre a integração binacional e trinacional da região, mais ativa se torna a memória sobre os saladeiros elencando, como de costume sabe fazer a memória, os argumentos que os estabelecem como pontes entre os tempos e sobre as linhas divisórias entre o Rio Grande do Sul, Uruguai e Argentina. No entanto, no caso destes patrimônios há os mesmos problemas para a sua conservação que se estabelecem sobre outros remanescentes industriais: as dimensões da estrutura física, questões de propriedade e o reconhecimento da sua importância. Sobre esse último, vale apontar que é forçoso continuar os estudos sobre o período em que estiveram ativos, progredindo no conhecimento sobre os seus significados sociais e históricos.

Os três exemplares deste texto formam parte do conjunto identificado por Jacob (2004) que se estende da tríplice fronteira de Barra do Quaraí à Santana do Livramento. São esses: Barra do Quaraí, fundado em 1887 no encontro dos rios Quaraí e Uruguai; Novo Quaraí, fundado em 1894 e São Carlos, fundado entre 1910 e 1911, ambos nos limites das cidades de Quaraí e Artigas; Livramento, fundado em 1904 e comprado pela Armour em 1917, na cidade de Santana do Livramento; São Paulo, fundado em 1910 e Sociedade Industrial e Pastoril, fundado em 1907 e comprado pela Wilson em 1918, ambos entre Santana do Livramento e Rivera. Barra do Quaraí, São Carlos e Livramento são os três patrimônios que elencamos pelo interesse popular que suscitaram ou suscitam, ainda hoje. Os saladeiros Barra do Quaraí e São Carlos são ruínas, no sentido exato da palavra. No entanto, como se verifica ao longo do texto, mobilizam ONGs e associações que reclamam sua proteção.

1 AS CIDADES

As cidades que sediam os patrimônios industriais deste estudo são: Barra do Quaraí, Quaraí e Santana do Livramento. Asseguram-se na condição de cidades gêmeas segundo definição dada pelo Ministério da Integração Nacional:

Serão consideradas cidades gêmeas os municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho, assim como manifestações "condensadas" dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (Brasil, 2014).

Barra do Quaraí é uma cidade trigêmea com Bella Unión no Uruguai e Monte Caseros na Argentina e tal como se vê nos mapas das figuras 1 e 2, encontra-se na confluência dos rios Quaraí e Uruguai. O mesmo mapa apresenta Quaraí fronteira com Artigas e Santana do Livramento fronteira com Rivera. Igualmente vê-se no outro mapa o trajeto do rio Quaraí e demais cidades gêmeas fronteiriças Brasil e Uruguai.



Figura 1. Mapa com a localização das cidades gêmeas e trigêmeas no trajeto do rio Quaraí.

Fonte: Carneiro, C. P.; Ribeiro, G. S.; Morais, L. E. P. (2024)

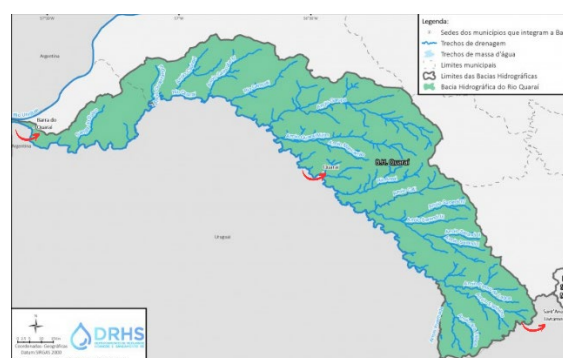


Figura 2. Bacia do rio Quaraí marcada com localização das cidades gêmeas e trigêmeas

Fonte: <https://www.sema.rs.gov.br/u060-bh-quarai>

São consideradas cidades pequenas, conforme a classificação do IBGE (2025), que prospecta para o ano de 2025, 4.340 habitantes em Barra do Quaraí, 24 mil habitantes em Quaraí e 87 mil habitantes em Santana do Livramento. No entanto, no histórico de cada uma, encontram-se aspectos particulares dessa fronteira, que se antes caracterizava-se por disputas pela delimitação do território, guerras e invasões, hoje define-se pela intensa integração e fluidez dos modos de vida dos fronteiriços. E nem por isso, são cidades que se confundem com as suas irmãs. A forma dos dois lados da fronteira não nega o que lhes é peculiar, ainda que a paisagem não seja o elemento distinto. Integração, no caso dessas cidades, não é miscigenação. Tampouco as diferenças são antagonismos. Mas, os problemas de uma fronteira extensa e sem muros são bem reais. Um desses problemas é, justamente, o de reconhecer e valorizar uma história comum, na qual esses saladeiros são testemunhas de como pode uma fronteira delimitar, mas não separar dado os vínculos econômicos, políticos e culturais que se geraram.

2 SALADEIRO BARRA DO QUARAÍ

Foi aberto em 1887 pelo industrialista Hipólito Lessa e a partir de 1912 foi adquirido pelo grupo Minelli, González y Cía, de Montevideo. A administradora foi inscrita no registro oficial como Sociedade Anônima Barra do Quaraí. Popularmente, era conhecido como Saladeiro Barrado e outros autores informam mais parceiros na sociedade. Era um investimento de grande porte, com capital inglês associado (Jacob, 2004). A produção da fábrica atendia o Brasil com charque e Europa com couro e outros subprodutos do gado que eram enviados por trem a Salto e por via fluvial a Montevideo. Eram muitos setores e oficinas além de uma planta de geração de eletricidade e uma embarcação que levava a produção através do rio para a estação ferroviária. Esse saladeiro está, no

presente, vinculado ao Movimento Transfronteiriço Trinacional criado por ONGs brasileiras, uruguaias e argentinas. Pouco sobrou da sua estrutura física (Fig. 3 e 4).



Figura 3. Ruínas do casarão que fazia parte do complexo do Saladero Barra do Quaraí.
Fonte: Trinacional.com (2020)



Figura 4. As mesmas na atualidade.
Fonte: autora (2025)

3 SALADEIRO SÃO CARLOS

O saladeiro São Carlos, tal como já dito, faz parte do conjunto de empreendimentos implantados por empresários uruguaios na zona de fronteira entre Brasil e Uruguai que se devia, especialmente, “a una reducción de costos y obtención de ganancias” (Francia, 2022, s. p.) propiciados pelas condições comerciais da região fronteiriça durante o final do Império e da República Velha (Souza, 2008). Estudos que versam sobre o saladeiro, São Carlos, além dos citados em diversos outros textos, são mais detalhados em Francia (2022), Silva (2022) e Volkmer (2007). Os autores destacam São Carlos como um expressivo e esclarecedor exemplo de uma indústria com soluções tecnológicas modernas para a época. Para coadunar as melhores condições da oferta de material prima com o transporte da mercadoria, no ano seguinte a sua inauguração foi instalado um cabo aéreo entre as duas margens do rio Quaraí que transportava da cidade brasileira à Artigas os produtos que seguiam por trem até o porto de Montevideo. Inaugurado em 1907, entrou em concordata em 1928. Suas ruínas encontram-se no bairro Saladeiro e as condições atuais indicam que já foram melhor tratadas como um atrativo turístico da cidade (Fig. 5).



Figura 5. Ruínas do Saladeiro São Carlos, Quaraí.
Fonte: autor (2025)

4 SALADERO LIVRAMENTO

Ainda que os dados aqui apresentados advenham de Lucena (2011) e Guerra (2019), como os outros, o Saladeiro de Livramento é citado em muitos estudos, sobretudo porque transformou-se em uma potência quando comprado pela Armour, em 1917. Foi fundado em 1904 pelos industrialistas uruguaios Pedro Irigoyen e Francisco Anaya já com a estrutura de um complexo fabril que além do charque, aproveitava o subproduto do abate do gado para produzir sabão e velas. Entre outros investimentos que corroboraram a condição de uma fábrica moderna, este saladeiro empregava energia elétrica e vapor, portanto, o trabalho ocupava inclusive o horário noturno e o uso de equipamentos como bombas hidráulicas. A fabricação de velas e sabão foi possível pelo uso de digestores a vapor e a água limpa, essencial à produção do charque, era obtida em sete poços artesanais. Santana do Livramento, à época, beneficiava-se de estar ao lado de uma cidade uruguaia, Rivera, que possuía uma estação ferroviária que se comunicava com Montevideo. Assim, o transporte dos produtos tornava-se menos custoso. Mais lucrativo foi durante a primeira guerra, quando passou a exportar carne em conservas para as forças armadas francesas (Fig. 6 e 7).

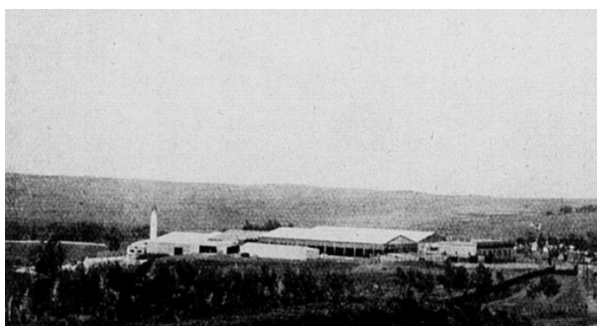


Figura 6. Vista da Charqueada Sant'Anna do Livramento em 1912, Santana do Livramento.

Fonte: Guerra, Milton Quinhones (2019).



Figura 7. Remanescente do Frigorífico Armour, Santana do Livramento.

Fonte: autor (2025).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

São conhecidas, e aqui já foram citadas, as dificuldades que surgem quando o assunto é a conservação do patrimônio industrial: localização, usos possíveis, dimensão das estruturas e tantas outras. Mas, a primeira dificuldade a superar é o desconhecimento do que é ou foi determinado remanescente fabril. As ruínas dos saladeiros guardam, como é frequente à ruína, intenso silêncio sobre sua existência pregressa. E, conforme mudam os paradigmas, alguns fatos, ainda insuficientemente conhecidos, são relegados ao esquecimento. Cabe dizer que a generalização que Volkmer (2007) identifica na historiografia econômica mais clássica sobre o Rio Grande do Sul, imputa aos saladeiros representar a elite “[...] pastoril e caudilhesca, cuja atuação se limitará ao território compreendido pela zona de fronteira” (p.33). Minimizou-se, em consequência de tal generalização, como ao longo da fronteira oeste do Rio Grande do Sul, estavam surgindo “indústrias renovadas com estrutura produtiva renovada em relação às charqueadas existentes no estado até então. Além de mão-de-obra assalariada (masculina e feminina) apresentariam nova tecnologia para o fabrico do charque” (Volkmer, 2007, p. 48). Com as novas políticas voltadas à economia gaúcha, dentre elas aquela que proibia o trânsito do charque que chegava ao Brasil desde o porto de Montevideo, as indústrias transfronteiriças deixam de existir ocasionando a venda ou fechamento dessas fábricas. No lado brasileiro, os restos que ainda persistem, são decorrência de tal abandono.

Os discursos de revalorização da campanha gaúcha, que incluem um novo ciclo produtivo a partir do aumento da produção do vinho e do azeite da região, impulsionaram um *revival* da memória desses saladeiros. Associações, ONGs e órgãos públicos, como secretarias municipais de cultura e turismo das prefeituras, se esforçam para consolidar essas ruínas como destino turístico, inclusive visando, através de parcerias público-privadas, o desenvolvimento socioeconômico, cultural e regional. Em Quaraí, por exemplo, onde estão as ruínas do Saladeiro São Carlos, a prefeitura criou o Parque Dyonélio Machado, uma vez que, além de valorizar o patrimônio cultural e industrial, o lugar suscita uma importante memória da cidade no período em que a indústria funcionou. A tríplice fronteira, da qual faz parte Barra do Quaraí, é outro fato que desde 2017 vem promovendo a emergência de uma narrativa centrada nas ruínas do Saladeiro. A palestra de Fernando Alonso e Argemiro Rocha, publicadas pelo IPEA (2020), como capítulos do livro decorrente das oficinas sobre a tríplice fronteira, ocorridas em Uruguaiana em 2017, indicam claramente o quanto o movimento orquestrado pela combinação do poder público local e civil tem crescido. No entanto, ainda não é suficiente, como observa Silva (2022) sobre a baixa participação social em relação a temas pertinentes ao parque Dyonélio Machado, mesmo diante do potencial do parque como fator de desenvolvimento turístico. Em Barra do Quaraí, a ONG Atelier Saladero desenvolve diversas atividades que visam valorizar a cultura da comunidade fronteiriça. Mas há pouco estudo sobre os lugares de significação histórica da cidade. Essa é uma cidade jovem e o saladeiro esteve abandonado por muito tempo. Todavia, a Associação Amigos do Saladeiro São Carlos, Curta Quaraí, Trinacional e outras entidades preocupadas com a preservação da memória dos locais ora estudados são fundamentais para que no futuro se possam apresentar iniciativas de reuso desses e de outros saladeiros que marcaram no pampa gaúcho a indústria transfronteiriça.

Nota

Este texto faz parte da pesquisa da autora intitulada “Museus de ruínas em paisagens rurais: patrimônio industrial na microrregião de Pelotas/RS” e de qual equipe faz parte o segundo autor. Agradecimentos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, CNPq / Brasil, pelo financiamento da pesquisa (Processo 306531/2022-4 ; Chamada CNPq 09/2022).

REFERÊNCIAS

- ALONSO, Fernando. O Município de Barra do Quaraí e a tríplice fronteira Brasil-Uruguai- Argentina: problemas e perspectivas. *In*: PEGO, Bolívar; MOURA, Rosa; NUNES, Maria; KRÜGER, Caroline; MOREIRA, Paula; FERREIRA, Gustavo. **Fronteiras do Brasil: uma avaliação do Arco Sul**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, v.5, 2020, cap.8. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/items/f1867615-cc14-4055-9c8a-79dbdf7a1ba9>. Acesso em 26 jul 2025.
- BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Gabinete do Ministro. Portaria no 125, de 21 de março de 2014. Estabelece o conceito de cidades gêmeas nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição. **Diário Oficial da União**. Brasília, n. 58, seção 1, p. 64. Disponível em: <https://diariofiscal.com.br/ZpNbw3dk20XgIKXVGacl5NS8haloH5PqbJKZaawfaDwCm/legislacaofederal/portaria/2014/mi125.htm>. Acesso em 02 set. 2025.
- CARNEIRO, Camilo Pereira; RIBEIRO, Gabriel Silva; MORAIS, Eugênia Pereira de. Fronteira Brasil-Uruguai: interações espaciais, reivindicações territoriais e políticas públicas de desenvolvimento. **Confins**: Revue Franco-Brésilienne de Géographie. Revista Franco Brasileira de Geografia. [Paris], n. 64, 2024. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/59302>. Acesso em: 06 set. 2025.
- FRANCIA, Robert. Los saladeros Novo Quarahy y el São Carlos en clave de frontera. **Estudios Históricos**. Uruguay: año XIV, nº 27, julio 2022. Disponível em <https://estudioshistoricos.org/otros/n27.html>. Acesso em 03 set. 2025.

GUERRA, Milton Quinhones. **Industrialização e arquitetura no RS: o frigorífico Armour de Santanna do Livramento (1917)**. 2019. 392 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019.

IBGE. **Cidades e Estados do Brasil**. 2025. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 02 set. 2025.

JACOB, Raúl. **Cruzando la frontera**. Montevideo: Ed. Arpoador, 2004.

LUCENA, Marta Gomes. **Territorialidade de fronteira: uma contribuição ao estudo da questão fronteiriça Brasil e Uruguai no contexto do Mercosul**. Tese (doutorado em Ciências Sociais em Desenvolvimento Agricultura e Sociedade). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2011.

SILVA, Ana Lúcia Oliveria da. **Dilemas e perspectivas do Parque Dyonélio Machado e dos remanescentes do saladeiro São Carlos de Quaraí, RS**. 2022. 197 p. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Desenvolvimento Rural) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2022.

SOUZA, Susana Bleil de. **Charqueadas e frigoríficos na fronteira: o trânsito pelo porto de Montevideú no início do século XX**. Trabalho apresentado no 4. Congresso Brasileiro de História Econômica- 5. Conferência Internacional de História de Empresas. Associação de História Econômica do Brasil, São Paulo, 2001.

SOUZA, Susana Bleil de. Fronteiras, poder político e articulações comerciais no Brasil Meridional do final do século XIX. **Anuario IEHS**, v. 23, p.305-333, 2008.

ROCHA, Argemiro. O Movimento Transfronteiriço de ONGS: Três pátrias, três cidades, um só povo”- um estudo de caso. In PEGO, Bolívar; MOURA, Rosa; NUNES, Maria; KRÜGER, Caroline; MOREIRA, Paula; FERREIRA, Gustavo. **Fronteiras do Brasil: Uma avaliação do Arco Sul**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, v.5, 2020, cap.8. Disponível em:<https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/d436eec6-cd42-414d-b822-872ec560079b/content>. Acesso em 26 jul 2025.

VOLKMER, Márcia Solange. **‘Onde começa ou termina o território pátrio’: os estrategistas da fronteira: empresários uruguaios, política e a indústria do charque no extremo oeste do Rio Grande do Sul (Quaraí 1893-1928)**. 2007. 191 p. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade do Vale dos Sinos, São Leopoldo, 2007.

FÁBRICA DE SABÃO E VELAS LANG - À LUZ DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: (RE)CONHECER, (RES)SIGNIFICAR PARA (RE)USAR²⁴

Caterine Henriques Mendes²⁵ – catemendes@gmail.com

Francisca Ferreira Michelin²⁶ – michelon.ufpel@gmail.com

INTRODUÇÃO

Este trabalho visa discorrer sobre a Antiga Fábrica de sabão e velas Lang e seu complexo processo de reconhecimento e ocupação. A Fábrica abriu as suas portas no ano de 1864, ainda no período proto-industrial, na cidade de Pelotas, extremo sul do Rio Grande do Sul. Em pouco tempo a fábrica ampliou sua produção, e no ano de 1910 já contava com algo em torno de 100 trabalhadores, sua produção foi se diversificando e seus produtos abasteciam o mercado nacional e também se destacavam com suas exportações, além de importarem maquinários modernos da Europa. É evidente, a importância da fábrica para o desenvolvimento econômico, social, cultural e urbano da cidade. A fábrica fechou as suas portas no ano de 1994.

E, a partir dos (des)caminhos trilhados na busca de reconhecimento e proteção da antiga Fábrica como patrimônio cultural da cidade, observa-se um importante conflito e o resultado é a retirada da Fábrica da Zona de Proteção Cultural do Plano Diretor da cidade em 2008, Valério (2021). Na atualidade, das duas chaminés temos somente as suas bases, seu entorno está cheio de prédios residenciais. Do conjunto de prédios da antiga Fábrica Lang, permanece a entrada da fábrica que já sofreu inúmeras interferências, um prédio remanescente da fábrica e uma torre. No ano de 2012 o terreno da Fábrica é comprado pelo Instituto Federal Sul rio grandense (IFSul), e, no ano de 2014 um TAC (termo de ajuste de conduta) é assinado, entre a prefeitura e o IFSul, visando a preservação da memória da Fábrica. Pensando a Fábrica como um potente lugar de memória e que ela se insere na paisagem produtiva da cidade, marcada pela força de trabalho de uma comunidade operária, busca-se responder a seguinte problemática: o que há de simbólico nesse patrimônio? Porque ele foi retirado da área de preservação cultural da cidade? Quais as consequências desse ato? Quais são as ressonâncias deste patrimônio em relação à sua comunidade? Como devemos habitar esse patrimônio? O que lhe garante a efetiva memória?

Nesse sentido, metodologia usada neste estudo será de caráter qualitativo, utilizando fontes primárias como o Almanach de Pelotas, Revista do 1o Centenário de Pelotas e documentos de Alberto Coelho da Cunha: Notícias descritivas das Fábricas de Pelotas, além de Jornais e periódicos da época, encontrados no Arquivo Histórico da Biblioteca Pública de Pelotas, bem como o Almanack Laemmert que teve a sua primeira publicação no ano de 1844, de forma anual, até o ano de 1943, encontrados no site da Biblioteca Nacional²⁷, cujo objetivo será a reconstrução histórica e social da Fábrica Lang para a cidade. Num segundo momento, como método investigativo, busca-se pelas memórias da comunidade e dos ex-trabalhadores, compreendendo então a sua dimensão imaterial e interligando

²⁴ O presente trabalho está sendo realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

²⁵ Doutoranda em Memória Social e Patrimônio Cultural (UFPel).

²⁶ Doutora em História (PUC-RS). Mestre em Artes Visuais (UFRGS). Professora titular do Instituto de Ciências Humanas da Universidade Federal de Pelotas.

²⁷ Ver: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

esse contexto histórico, social e cultural às representações e reivindicações memoriais. Com este objetivo, será realizada a coleta e análise de depoimentos organizados por formulários ou publicações memoriais em redes sociais relativos à Fábrica.

1. A FÁBRICA LANG COMO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CIDADE DE PELOTAS

O Conceito de Patrimônio Industrial adotado neste trabalho é da Carta de Nizhny Tagil do ano de 2003:

O patrimônio industrial compreende 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 refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (...) O período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto-industriais. Para, além disso, apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia. (TICCIH. 2003. Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial)

No ano de 2011, os Princípios de Dublin que tem como objetivo: "a auxiliar no conhecimento, proteção, conservação e valorização do património industrial como parte do património das sociedades humanas de todo o mundo" (2011, p 2). Neste documento já se observa a ampliação do debate acerca do patrimônio industrial, com o destaque para a dimensão imaterial, como o saber-fazer técnicos, as práticas sociais e culturais, entre outros. Já no ano de 2018, com a Carta de Sevilha, o debate se alargou ainda mais no que diz respeito aos conceitos e às metodologias utilizadas para o Patrimônio industrial, A Carta de Sevilha traz que com o alargamento das pesquisas e os numerosos debates acerca do patrimônio industrial resultam numa grande diversidade de abordagens relativas aos seus fundamentos teóricos, procedimentos de proteção e potenciais utilizações.

No Brasil, as pesquisas sobre o patrimônio industrial vêm crescendo, entretanto mesmo com esses avanços a preservação do patrimônio industrial, por parte dos órgãos responsáveis, ainda é incipiente em nosso país, como informa Nascimento (2010). Em muitas cidades de nosso país esses prédios das antigas fábricas estão abandonados, em ruínas, são prédios de grandes portes, ocupando um espaço considerável da sua cidade.

Assim, a Fábrica de velas, sabão e sabonetes F.C. Lang foi inaugurada na cidade de Pelotas, extremo sul do Rio Grande do Sul, no ano de 1864, auge do período charqueador, Moraes (2014). E, a Fábrica Lang, que utilizava subprodutos do boi, matéria-prima das charqueadas, deu início às suas atividades, com apenas dois funcionários, na produção de sabão comum e velas de sebo. Moraes (2014) destaca que pelo fato de não haver energia elétrica ainda a vela era uma mercadoria muito procurada para consumo. A Revista do 1º Centenário de Pelotas (1912, p. 72-73), organizado por Simões Lopes Neto, já destacava que devido à grande procura pelo produto e boa qualidade oferecida pela fábrica, em 1870 Lang teve que ampliar a sua fábrica, se estabelecendo na Estrada da Costa, uma localização estratégica e de fácil acesso às charqueadas, próximo ao Arroio Pepino; onde hoje se encontra o que resta da Fábrica.

De acordo com Alberto Coelho da Cunha, em Notícias descritivas das fábricas de Pelotas de 1911, no ano de 1879 a fábrica começou a produzir sabão perfumado e sabonete e em 1905 a empresa começa a fabricação de velas de stearina, com equipamentos e técnicas avançadas, neste período a fábrica

tem de 20 a 30 empregados. De acordo com a Revista do 1º Centenário de Pelotas (1912, p. 73), no ano de 1910 a fábrica contava com 100 funcionários de ambos os sexos, obtendo grandes resultados no processo de industrialização e na diversificação dos produtos. A revista do 1º Centenário de Pelotas (1912), traz ainda que em 1911 a Fábrica foi equipada com modernos geradores próprios, que produziram luz elétrica para todo bairro, então conhecido bairro da luz, e gerando força motriz para a fábrica, Oliveira e Morais (2014), sem dúvida nenhuma influenciando novas formas de viver e conviver aos habitantes,. Durante a sua existência a fábrica Lang se destacou como empreendimento fabril da cidade de Pelotas, participando de feiras nacionais e internacionais e ganhando diversos prêmios. Durante muitos anos a Fábrica se destaca nas páginas de notabilidades do Rio Grande do Sul do Almanak Laemmert:

4002 PRINCIPAES CASAS DE PELOTAS

Armazem Naval Emporio de tintas e Oleos para Machinas, Pinturas, etc.
Loja de ferragens, Macames, Fio de pesca, Algodão e toda a sorte de aprestos para navios.
Vianna & Comp Rua Benjamin Constant n.º 6 (Antigo S. Domingos) Telephone 182 Endereço telégraphico: 1112-1110 PELOTAS—Estado do Rio Grande do Sul

Bertrand Golgo Depósito de Materiaes para Construção vindos de Porto Alegre.
Madrugas de lei, trancas e de todas as bitollas, laboadas preparadas, sarrajes, ripas, cimbalhos e molduras, pinhos de lei para pontes, lages, telhas, etc.
Telephone 301 — RUA BENJAMIN CONSTANT, 35 (Esquina da Constituição) PELOTAS

F. C. Lang & C.^{ia}
PELOTAS—Rua Gonçalves Chaves n.º 256 e 258
GRANDE FABRICA A VAPOR DE SABÃO e VELAS e engenho de beneficiar ARROZ
FABRICA FUNDADA EM 1864
PREMIADA: Rio de Janeiro: 1884, 1875 e 1908. Paris: 1887. Porto Alegre: 1891, 1901 e 1905. Chicago: 1893. Pelotas: 1905

Velas de Stearina. Velas de sebo. Velas de cera. Sabão commum. Sabão perfumado em barras. Sabonetes para o tocador. SABONETES MEDICINAES
Pós de sabão para fazer a toalha. Tochas e Cirios de cera

Graxa Refinada & Glycerina Leura
ENGENHO TELEGRAPHICO LANG. CAIXA POSTAL 445
Telephones GANZO E UNIÃO

Companhia Fiação e Tecidos Pelotense
Fabrica de brins, riscados e algodões
Especialidade em morins
Rua Moreira Cesar, 52 Telephone 300
End. Telégraphico: PIATOCI
Caixa do Correio 17 — PELOTAS

Figura 1 – Anúncio de produtos da Fábrica F.C Lang - Notabilidades do RS. Fonte: Almanack Laemmert, ano 1911, pág. 4002

9824 NOTABILIDADES DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

F. C. LANG & C.
PELOTAS

Offerecem os seus excellentes e vantajosamente conhecidos productos
PREMIADOS COM DIVERSOS PRIMEIROS PREMIOS EM VARIAS EXPOSIÇÕES:
Velas de stearina—Velas de sebo—Velas de cera—Sabão commum
—Sabão para tocador e sabonetes
Stearina em pó, Glycerina e Oleina

LIVRARIA AMERICANA
Pintos & C.
Editores, Importadores e Exportadores
Casa Fundada em 1871
OFFICINAS A VAPOR DE LITHOGRAPHIA, TYPOGRAPHIA E ENCAADERNAÇÃO
Agencia para todos os jornaes nacionaes e estrangeiros
Constantes novidades em livros de litteratura, sciencia, educação e ensino
Colossal sortimento de papelaria
Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande
Estado do Rio Grande do Sul
Séde social: **PELOTAS**

Mascarenhas Filho PELOTAS
Rua 15 de Novembro, 229
Estado do Rio Grande do Sul
Casa fundada em 1845 — Telegrammas "Mascarenhas"
com **ARMAZEM DE SECCOS e MOLHADOS**, por atacado
Importador de mercadorias de lei, nacionaes e estrangeiras
e o melhor sortimento em liquidos finos, conservas em geral, etc.

Figura 2 – Anúncio de produtos da Fábrica F.C Lang - Notabilidades do RS. Fonte: Almanack Laemmert, ano 1907, pág. 2824

O complexo fabril compreendia diversos edifícios com vários pavimentos, um conjunto de galões térreos, dos quais se destacavam as chaminés da indústria.

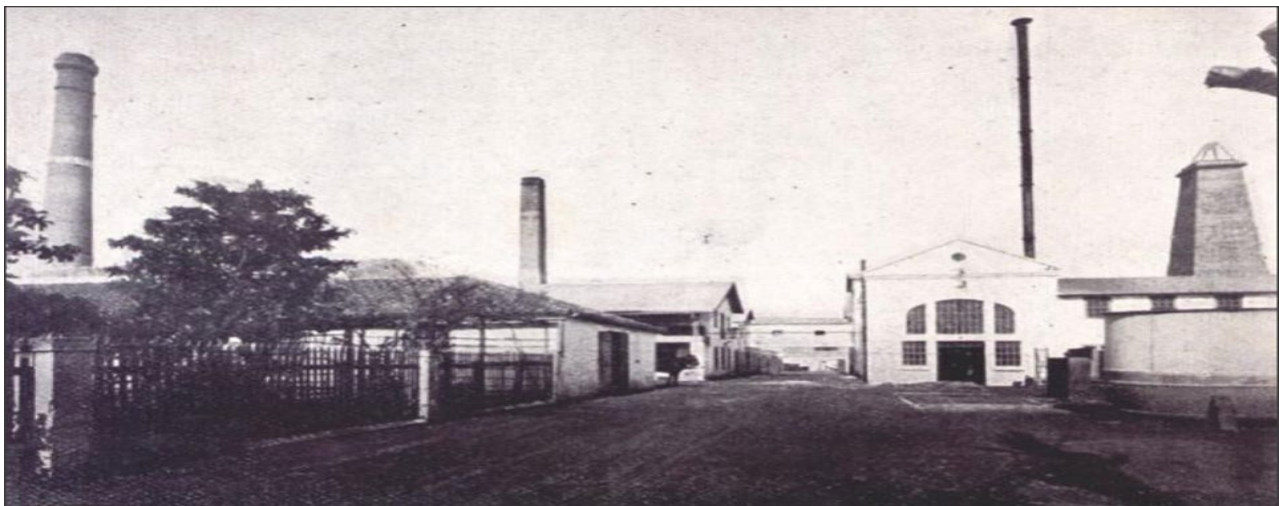


Figura 3 – Fábrica F. C. Lang & Cia. Fonte: COSTA, Alfredo da. O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado. 1922, p.88

No ano de 1994 a Fábrica Lang fecha suas portas e sua estrutura fica em estado de abandono, até meados do ano de 2000, quando um raio atinge uma das chaminés e a população aciona o Ministério Público, que juntamente com a Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), atesta a sua importância histórica, recomendando a sua preservação, bem como a Secretaria de Cultura do município. Entretanto, após uma audiência pública, onde os proprietários alegam não possuir verbas para a revitalização ou manutenção do complexo fabril, o terreno da fábrica é retirado, no plano diretor de 2008, da Zona de Proteção Cultural da cidade, como nos informa Valério (2021). No ano de 2012 o IFSul compra o terreno da fábrica e a chaminé é derrubada. Em 2014 assina um Termo de ajuste de conduta (TAC) com a prefeitura, onde a instituição precisa manter a memória da fábrica e um memorial deve ser feito. Estamos em 2025 e pouco, ou quase nada foi feito em relação à manutenção ou reconhecimento quanto a memória da fábrica, resta somente um prédio em ruínas, protegido por este TAC. E, essa proteção é suficiente?

O caso da fábrica Lang evidencia os conflitos que envolvem esse patrimônio. São patrimônios invisíveis, “eles desaparecem na paisagem, como se ela não os contivesse”, (MICHELON, 2019, p.19), não são patrimônios consagrados, Percebemos a dificuldade de sua conservação e preservação neste processo, que embora agentes patrimoniais elucidem a sua importância, embargos e disputas têm como resultado final a retirada da Fábrica da área dita com zona de preservação cultural. Quando questionados, a gestão destaca a localização e o tamanho do terreno para sua aquisição, poucos pensaram na Fábrica como patrimônio histórico, cultural ou industrial.

2. (RE) CONHECER PARA (RE) USAR

A fragilidade deste patrimônio, que tem na sua primeira origem utilitária: a produção de produtos para venda e consumo, agora, deixado para trás, sem o devido reconhecimento, ameaça a memória e a história da cidade, dos trabalhadores, do processo de desenvolvimento urbano. Pois, como destaca Kühl (1998), para além de toda a questão simbólica e imaterial que este patrimônio industrial carrega, há também os métodos de produção e sua importância para a memória do mundo do trabalho e para a construção da memória e da identidade social, bem como da memória e da história da cidade. Entretanto, entendemos que o conceito por si só não basta para que ocorra realmente um reconhecimento e ações de proteção ao patrimônio industrial. Pois, como destaca Henry-Pierre Jeudy (1990), somente salvaguarda, pura e simples não basta, é necessário que ela seja estimulada por um interesse coletivo da comunidade, de apropriação e reconhecimento.

Assim, como gestores é necessário perguntar: o que garante a efetiva memória da fábrica? Para Prats (2005), em análise de um patrimônio local, ele tem um valor de extrema relevância: o significado que a comunidade lhe atribui. Para ele certos lugares, objetos ou manifestações, patrimoniais ou não, estão diretamente relacionados ao cotidiano, à biografia, à história de vida dos indivíduos e suas interações. Com isso, a população coloca sentido, significado neste local, o objeto ou manifestação, muito antes dos princípios de legitimação advindos da externalidade cultural, aos discursos legitimadores dos poderes políticos, manipulando mais ou menos conscientemente os atributos dos referentes patrimoniais, construindo assim, uma estratégia de proteção espontânea e eficaz. A simbolização deste patrimônio, de acordo com Brulon e Scheiner (2010), é a sua face mais intangível, é o momento de identidade. Como afirma Nora (1997), o patrimônio é muito mais reivindicado do que herdado, e é portador de tempos e vivências, como nos traz Ferreira (2006). Este patrimônio, dito social, para além do material e das evoluções tecnológicas, busca-se o tempo da memória, busca-se o fortalecimento indenitário enquanto trabalhadores do Lang, este espaço de memória é carregado de representações sociais. É esses conjuntos de relações simbólicas que envolvem de

significados o patrimônio. A partir de depoimentos coletados nas redes sociais sobre a antiga fábrica, percebemos uma vontade de memória, uma memória carregada de reconhecimento, de relações familiares, de relações afetivas de amizades construídas no interior da fábrica, de saudosismo das revendas dos pequenos comerciantes que vendiam os produtos da fábrica nos bairros. Como também a memória daqueles que consumiam os produtos, que com saudosismo trazem à memória o sabão marmorizado.

2. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pensar esse patrimônio à luz da educação, de um instituto de ciência e tecnologia, que prepara o educando, de forma crítica ao mundo do trabalho, passa por reconhecer esse patrimônio e envolver a sua comunidade em ações memoriais, buscando a sua ressonância, do contrário ele será um patrimônio sem vida, como nos diz Ferreira (2002), para se tornar um lugar de memória é necessário que as narrativas desses sujeitos, que esses testemunhos, que estas vivências o invistam de significados, e que através da recordação se une o tempo do passado ao espaço/tempo do presente. Assim, ele só faz sentido se envolvermos a comunidade e os antigos trabalhadores, como diz Brulon (2015) num campo investigativo sobre os diferentes prismas de interpretação deste patrimônio. Passando do conhecimento ao reconhecimento, e a partir disso será possível o reuso desse patrimônio, de forma efetiva, viva e de que ele cumpra a sua função social.

3. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRULON SOARES, B. C.; SCHEINER, T. C. A ascensão dos museus comunitários e os patrimônios 'comuns': um ensaio sobre a casa. FREIRE, Gustavo Henrique de Araújo (org.) E-book do Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação. **A responsabilidade social da ciência da informação**. João Pessoa: Idéia/Editora, 2009.
- BRULON, Bruno. **Os objetos de museu, entre a classificação e o dever**. Inf. & Soc: Est, João Pessoa, v. 25, n.1,
- FERREIRA, Maria Letícia Mazzucchi. **Os três apitos: memória coletiva e memória pública, Fábrica Rheingantz, Rio Grande, RS, 1950-1970**. 2002. Tese (Doutorado em História)- Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.
- FERREIRA, Maria Letícia Mazzucchi. Patrimônio: discutindo alguns conceitos. **Diálogos**, Maringá, v. 10, n. 3, p. 79-88, 2006.. 25-37, jan/abr 2015.
- JEUDY, Henri-Pierre. **Memória do Social**. Rio de Janeiro: Forense Universitário, 1990.
- KUHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.
- MICHELON, Francisca Ferreira. O patrimônio invisível, in: **O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas** [recurso eletrônico] / Francisca Ferreira Michelin, organizadora. – Pelotas: Ed. UFPel, 2019.
- MORAIS, Cleonice Terezinha Gonçalves de. **Contribuições dos industriais alemães imigrantes à economia e à cultura de Pelotas**. 2014. Monografia (Especialização em Artes Visuais)- Curso de Especialização em Artes, Universidade Federal de Pelotas, 2014.
- NASCIMENTO, Rodrigo M. Patrimônio industrial na cidade de Marília SP: preservação e descaso. **Museologia e Patrimônio**. Vol III, n. 1, 2010.
- NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problematização dos lugares**. Trad. Yara Aun Houry. Projeto História, São Paulo, 1993.
- OLIVEIRA, Ana Lúcia et al. **Dossiê: A chaminé, a fábrica e as moradas de Frederico Carlos Lang**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFPel, 2002.
- PRATS, Lorenç. Concepto y gestión del patrimonio local. **Cuadernos de Antropología Social**, n. 21, 2005. p.p. 17-35. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7173998>

VALÉRIO, Paloma Pires. **A narrativa biográfica do Promotor de Justiça, Sr. Paulo Roberto Gentil Charqueiro, em duas décadas de proteção do Patrimônio Cultural Edificado em Pelotas – RS 1992-2013**, Dissertação Programa de Pós-Graduação de Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, 2021.

Fontes:

Almanack Laemmert: Administrativo, Mercantil e Industrial (RJ) - 1891 a 1940, Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/acervo-digital/almanak/313394>

Biblioteca Pública Pelotense. Volume 660b. CUNHA, Alberto Coelho da. **Notícia descritiva de fábricas em Pelotas, 1911.**

COSTA, Alfredo da. **O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado. 1922**, p.88. Biblioteca Pública Pelotense.

Revista do 1º Centenário de Pelotas – Publicação auxiliar para a comemoração projetada pela Biblioteca Pública Pelotense. Pelotas, 1912, fascículo no 5, (pp. 72 e 73).

(RE)CONHECER E (RE)USAR O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: EXPERIÊNCIAS DA VILA OPERÁRIA DO DAE E DO ECOMUSEU MORRO GRANDE

Vilma Cristina Soutelo Assunção Nosedá

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo examina o eixo “(Re)conhecer e (Re)usar o Patrimônio Industrial”, tomando por base a experiência da Vila Operária do Departamento de Águas e Esgoto (DAE) e da Reserva Florestal do Morro Grande (RFMG), em Cotia/SP, investigadas na tese *Desejos de Memória – A História e a Memória da Reserva Florestal do Morro Grande e da Vila Operária do DAE*²⁸. Pretende-se analisar, sob perspectiva crítica, a evolução dos conceitos de patrimônio, patrimônio industrial e paisagem cultural, bem como a incorporação da museologia social e das ações do Ecomuseu Morro Grande, reconhecido como Ponto de Memória pelo Instituto Brasileiro de Museus (Ibram).

O objetivo central consiste em demonstrar de que maneira os conceitos de patrimônio industrial, paisagem cultural e museologia social fundamentam a proposta de (re)uso sustentável dos bens industriais. A metodologia articula pesquisa documental e bibliográfica, inventário participativo, história oral, levantamento fotográfico e ações de educação ambiental e patrimonial conduzidas junto à comunidade do Morro Grande, no âmbito do Coletivo Ecomuseu Morro Grande. O estudo ancora-se em referenciais teóricos nacionais e internacionais e integra abordagens das áreas de história, arquitetura, urbanismo, direito, museologia, economia e meio ambiente.

A análise retoma a evolução do conceito de patrimônio, evidenciando a passagem de um paradigma centrado em monumentos excepcionais para uma concepção ampliada que incorpora bens culturais, naturais, materiais e imateriais. Consoante Choay, Poulot e Fonseca, patrimônio configura-se como constructo social, resultado de processos seletivos, disputas políticas e dinâmicas culturais. No Brasil, o tombamento da RFMG em 1981 privilegiou atributos naturais, mas desconsiderou a Vila Operária do DAE, o que revela a histórica hierarquização entre valores ambientais e sociais, bem como a necessidade de uma abordagem mais inclusiva.

Compreendemos a Vila Operária do DAE, dentro do campo do Patrimônio Industrial.²⁹ Nesse campo, a memória e a cultura visual dos trabalhadores, são tidos como vestígios industriais e considerados junto com suas edificações, cujas definições gerais são apresentadas pela Carta de Nizhny Tagil (2003).

“O patrimônio industrial compreende 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 tratamento 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

²⁸ Este texto faz parte da pesquisa de doutorado da autora, realizada junto ao Programa de Pós Graduação de História da PUC-SP, sob a orientação do Professora Doutora Yvone Avelino Dias. Os agradecimentos são dirigidos a Coordenação de Aperfeiçoamento Nível Superior- Brasil (CAPES) Código de Financiamento 88887313490/2019-00 e a Fundação São Paulo (FUNDAESP).

²⁹ Optaremos pela utilização da expressão patrimônio industrial por ser mais utilizada no Brasil. Seguimos pela mesma escolha da professora Cristina Meneguello do IFCH/UNICAMP que utiliza a expressão "patrimônio industrial" em vez de "arqueologia industrial". Ela faz essa escolha com base na maior frequência de uso da expressão "patrimônio industrial" no Brasil. Essa decisão é explicada em uma nota de rodapé no artigo, onde a autora justifica sua opção. MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. *In: I Seminário Internacional História do Tempo Presente*-ISSN 2237 4078. 2014. (Nota de rodapé 2, p. 1821).

como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, **tais como habitações, locais de culto ou de educação.**”(grifo nosso).

E por sua atualização e ampliação denominada como Princípios de Dublin (2011). Nesse documento, nota-se a ampliação e valorização da dimensão intangível existente no patrimônio industrial, como argumenta Manoela Rufinoni

Desse modo, além dos testemunhos materiais das atividades fabris, o conceito passa a incluir “os saberes e fazeres 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, as quais provocaram decisivas mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral.” (RUFINONI, 2019.p.46)

Ambos os documentos, tanto a Carta de Nizhny Tagil como os Princípios de Dublin são enfáticos sobre as estruturas construídas, mas para além dos valores excepcionais da edificação, passam a ser compreendidas como suportes as relações socioculturais e memoriais relativas ao mundo do trabalho, considerando os valores patrimoniais dos testemunhos da industrialização que se manifestam em várias dimensões, materiais e imateriais.

No caso estudado, as barragens Cachoeira da Graça (1914-1917) e Pedro Beicht (1927-1933), a Estação de Tratamento do Alto Cotia, as cinquenta e duas residências dos trabalhadores, a igreja, o clube e o campo de futebol configuram um território industrial vivo, em que infraestrutura e cultura se entrelaçam. Evidencia-se que esses elementos traduzem práticas cotidianas, modos de vida e sociabilidades que transcendem a materialidade.

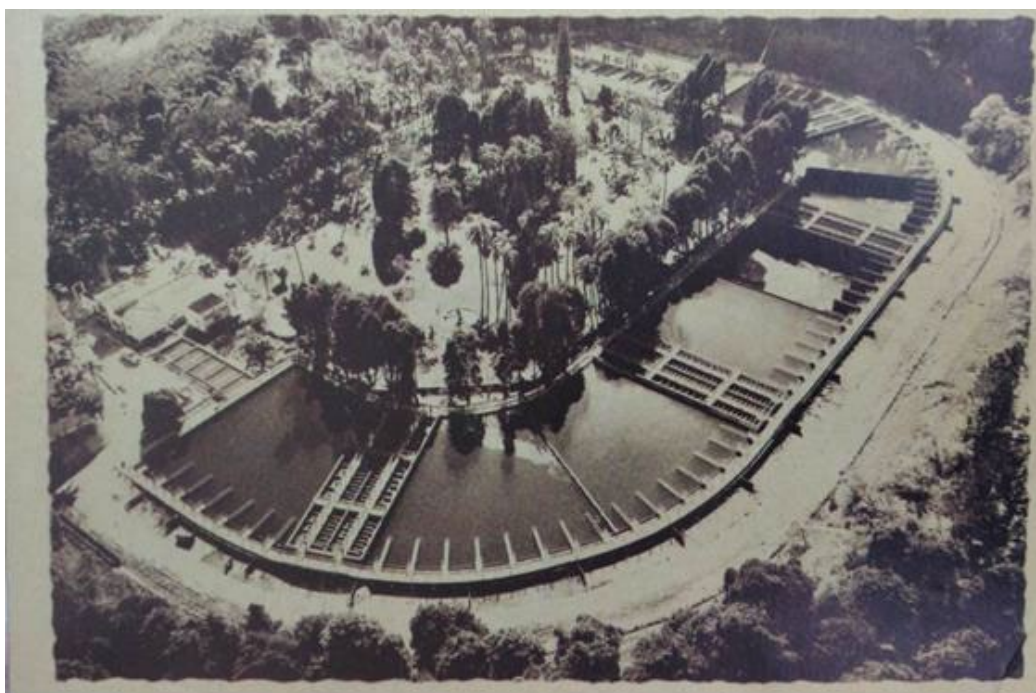


FIGURA 01 – Fotografia da Estação de Tratamento do Alto Cotia - Cartão Postal Comemorativo dos 90 Anos da Estação de Tratamento do Alto Cotia. Acervo Memorial SABESP.³⁰

³⁰ Disponível em : <http://memoriasabesp.sabesp.com.br/acervos/acervos.asp>. Acesso em: 15/06/2022.



Figura 02- Fotografia PARTE ALTA da Vila Operária do DAE destaque para a pousada (edificação em Vermelho)

Adotamos o conceito de paisagem cultural, por nos possibilitar a compreensão da memória, da identidade e da paisagem por meio das narrativas de memória dos antigos trabalhadores da Vila do DAE, do acervo iconográfico, fotográfico constituído por esse grupo e pelas instituições responsáveis por sua preservação (Sabesp/Condephaat). Ao mesmo tempo, o conceito de paisagem cultural também nos possibilita a superação da dicotomia entre homem e natureza, por “contornar os limites das dualidades entre patrimônio cultural e natural e entre patrimônio material e imaterial praticadas pelas instituições de patrimônio nacional e internacional” (PEREIRA,2018) e por “costurar conceitos de memória e história aos conceitos da geografia, antropologia e urbanismo, pressupondo a ação integrada do planejamento urbano e da gestão territorial com as políticas culturais, ambientais, econômicas e sociais” (FIGUEIREDO, 2011,p.61-84).

É com base na Nova Museologia e na Museologia social em que Museu passa a ter uma *função social* (grifo nosso). Momento importante de tal transformação foi a Mesa Redonda de Santiago, no Chile, organizada pela UNESCO, em parceria com o ICOM em 1972, em que estabelece um novo conceito de ação dos Museus: o Museu Integral, o qual deve atuar interdisciplinarmente em conjunto com as comunidades, com objetivo de promover atividades que esclareçam os problemas atuais, conectem o passado e o presente, contribuam com o engajamento e a transformação das comunidades e que proporcione uma visão de conjunto de seu patrimônio natural e cultural.

A Declaração de Santiago do Chile (1972), a Declaração de Quebec (1984) e a Declaração de Caracas (1994) se constituem como a base teórica da Nova Museologia.

Os horizontes da Museologia se expandiram com a compreensão de que a coleção não é mais a única fonte geradora de processos museológicos. Houve uma ampliação do entendimento da preservação como uma ação essencial para integrar os diversos aspectos do patrimônio e fortalecer a abordagem interdisciplinar da museologia.

Essa evolução foi impulsionada pela compreensão de que os museus não devem apenas preservar e expor coleções, mas também desempenhar **um papel social ativo**, envolvendo-se com as comunidades e abordando questões sociais e culturais relevantes. A Sociomuseologia, portanto, busca integrar os museus na dinâmica social, promovendo a participação da comunidade, a inclusão, a transformação social e a construção de identidades.

Essa área disciplinar do conhecimento reconhece a importância do **trabalho interdisciplinar**, envolvendo não apenas os profissionais de museus, mas também outros campos como sociologia, antropologia, educação e desenvolvimento comunitário. A Sociomuseologia visa promover a conscientização social, o diálogo intercultural, a igualdade de acesso e a valorização da diversidade cultural.

Por fim, o processo de elaboração do Inventário Participativo se apresentou como um instrumento que ampliou a participação, reapropriação de sua comunidade com o seu patrimônio cultural, fortalecendo a relação museu-comunidade-território, auxiliando na implementação do seu polo museológico, como Janeirinho destaca:

contribuem para um maior conhecimento do terreno em causa e para o fortalecimento da ligação museu-comunidade-território; e sobre a educação patrimonial como esteio de cidadania, desenvolvimento e valorização do património cultural. JANEIRINHO, 2013, p.72

que orientou a elaboração do inventário participativo e das Rodas de Memória, , processos no qual as comunidades assumem, em primeira pessoa, a identificação, a seleção e o registro das referências culturais mais significativas para suas memórias e histórias sociais, esta pesquisa produziu com os moradores o Documentário **Desejos de Memória: A História da Vila Dae e da Reserva Florestal do Morro Grande**.

Essas ações resultaram na formação do Coletivo Ecomuseu Morro Grande, que desde 2019 desenvolve atividades de educação ambiental e patrimonial, o Sarau Cultural das Graças, as Caminhadas pela Preservação, a peça teatral “O Jogo dos Espelhos” e parcerias com o Museu do Futebol, responsável pela digitalização do acervo histórico do Esporte Clube Cachoeira da Graça. Em 2023, o Ecomuseu Morro Grande obteve reconhecimento oficial como Ponto de Memória do Ibram, o que fortaleceu sua capacidade de articulação institucional, captação de recursos e intercâmbio com outras entidades culturais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vale dizer, que o processo de (re)uso do patrimônio industrial preconizado envolve roteiros culturais e ambientais, turismo comunitário, oficinas educativas e requalificação dos imóveis para fins culturais ou museológicos. Essa abordagem distancia-se dos modelos meramente mercadológicos de reabilitação, aproximando patrimônio, sustentabilidade e inclusão social, tendo o Ecomuseu Morro Grande como ator estratégico para mobilizar comunidade e instituições. Defende-se que reuso e sustentabilidade devem respeitar a memória local e potencializar o desenvolvimento territorial de forma participativa e integrada.

O eixo “(Re)conhecer e (Re)usar o Patrimônio Industrial” demonstra que patrimônio industrial, paisagem cultural, museologia social e ecomuseus constituem dimensões complementares para reinventar o futuro desses bens. Ao mapear, registrar e ativar memórias locais, propõe-se um modelo

de preservação integrado, participativo e sustentável, no qual estruturas materiais e narrativas imateriais se reforçam reciprocamente. A experiência da Vila Operária do DAE e do Ecomuseu Morro Grande, certificado como Ponto de Memória, torna-se referência para pensar políticas públicas de preservação, inclusão e desenvolvimento territorial, contribuindo para transformar o patrimônio industrial em instrumento de cidadania, memória viva e inovação social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CHOAY, Françoise. Alegoria do Patrimônio. São Paulo: UNESP, 2001.
- COLETIVO ECOMUSEU MORRO GRANDE. Território, Patrimônio e Comunidade. Cotia, 2024.
- ICOMOS/TICCIH. Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. 2003.
- FONSECA, M. C. L. O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/MINC-Iphan, 2009, p.58
- JARDINEIRINHO, Raquel. Estratégias Museológicas Participativas: Refletindo e atuando em Sociologia. In: Cadernos de Sociomuseologia – 2. 2013.p.72
- NOSEDA, Vilma Cristina Soutelo Assunção. Desejos de Memória – A História e a Memória da Reserva Florestal do Morro Grande e da Vila Operária do DAE. Tese (Doutorado em História Cultural).PUC-SP.2023.
- POULOT, Dominique. Musée, nation, patrimoine, 1789-1815.Paris: Gallimard, 1997.
- RUFINONI, Maria Rossinetti. Patrimônio Industrial. In: CARVALHO. Aline; MENEGUELLO. Cristina (org.) Dicionário Temático do Patrimônio: debates contemporâneos. Campinas, SP: Editora Unicamp,2020. p.233
- SCIFONI, Simone. Paisagem Cultural e Patrimônio. São Paulo: Annablume, 2017.
- ZANIRATO, Silvia Helena; RIBEIRO, Wagner Costa. Patrimônio cultural: a percepção da natureza como bem não renovável. Revista Brasileira de História, v. 26, p. 261-280, 2006.

(RE)CONHECIMENTO DO GALPÃO INDUSTRIAL DA CBT EM IBATÉ/SP

Thales Pereira Cordeiro – thales.cordeiro@unesp.br
Thamine de Almeida Ayoub Ayoub – thamine.ayoub@unesp.br

INTRODUÇÃO

A cidade de Ibaté, São Paulo, possui marcos do desenvolvimento industrial em sua história. Durante grande parte do século XX, fábricas e galpões industriais desempenharam um papel central no desenvolvimento econômico da região, moldando o crescimento urbano e social da cidade (Menezes, 2002). Contudo, o processo de desindustrialização que se intensificou nas últimas décadas resultou no fechamento de muitas dessas estruturas, transformando as áreas de produção em espaços subutilizados ou abandonados. Um desses locais é a primeira fábrica da Companhia Brasileira de Tratores (CBT), que constitui o objeto de estudo deste trabalho.

A CBT foi fundada em 1959, no município de Ibaté, com a construção de um galpão de aproximadamente 30 mil metros quadrados, onde foram iniciadas atividades na área de fundição como MPL (Mário Pereira Lopes Motores) Motores, fabricando motores e peças e representando tratores da marca Oliver, que posteriormente passaram a ser montados com a marca Oliver-CBT (Moreira, 2020). Décadas depois, a abertura econômica do país iniciada durante o governo Collor e finalizada no governo Fernando Henrique Cardoso, teve um impacto devastador na indústria automobilística nacional (Moreira, 2020). O fim dos mecanismos de proteção culminou na desnacionalização do setor, contribuindo significativamente para a falência da CBT em 1995, que permanece desativada.

Neste trabalho, são apresentadas as práticas de reconhecimento do patrimônio, atravessando a história da cidade e outros aspectos que emergiram ao longo do processo metodológico exploratório. Além disso, analisa-se o potencial de reativação e ressignificação desse espaço, considerando sua arquitetura, seu contexto urbano e, sobretudo, as experiências das pessoas que viveram ou que mantêm uma relação com o lugar.

1 UM PROCESSO EXPLORATÓRIO

A aproximação com o galpão foi um processo de conhecimento e (re)conhecimento. A metodologia pautou-se em uma pesquisa exploratória (Rosa, 2014) de caráter etnográfico. A abordagem adotada ultrapassa a análise técnica e arquitetônica tradicional, inserindo a dimensão humana e afetiva por meio das incursões no local. Nesse sentido, adquire viés qualitativo, incorporando as apreensões pessoais e também narrativas e memórias de pessoas que, por meio do método, foram encontradas no trabalho de campo e contribuíram com a pesquisa. Na tentativa de estarmos descalços de induções, nos pusemos em campo, e o campo mostrou e contou o que precisávamos ouvir. Posteriormente, na tentativa de acessar as sensações e provocá-las ao leitor, foram produzidas cartografias que, ao mesmo tempo que registram, guiam o trabalho ao refletirem os atravessamentos entre o lugar, atmosfera e pesquisador.

2 SENSAÇÕES, APREENSÕES, MEMÓRIA E AFETO

A investigação acerca do galpão evidenciou como um espaço industrial desativado permanece vivo no imaginário coletivo, nas práticas cotidianas e nas narrativas dos moradores. Embora a fábrica tenha encerrado suas atividades em meados da década de 1990, o edifício resiste como uma referência

simbólica e territorial para a cidade, expressando as marcas do processo de industrialização, da posterior desindustrialização e das dinâmicas migratórias que moldaram a vida urbana local.

O reconhecimento do galpão enquanto patrimônio industrial não se limita à sua materialidade arquitetônica. Ao contrário, manifesta-se, sobretudo, nas práticas sociais ainda visíveis e nas memórias afetivas. A pesquisa de campo demonstrou que o espaço, mesmo fechado e interdito, é apropriado de forma simbólica e informal.

2.1 Trajetórias urbanas e (re)reconhecimento

O processo revelou-se como um mergulho sensorial e de escuta ativa (Rovai, 2015). A aproximação perimetral permitiu apreender a complexidade do entorno, marcado pela sobreposição de modais — rodovia, ferrovia, ciclofaixa e vias urbanas — que situam o edifício como ponto de articulação estratégica em Ibaté. Entre os vestígios industriais e os usos contemporâneos, emergem camadas de significados que demonstram a permanência do galpão na vida e imaginário ibateense. A escuta dos moradores ampliou o reconhecimento do espaço como patrimônio a partir da história vivida (Oliveira, 2010), em constante transformação. Assim, caminhar ao redor e atravessar suas brechas constituiu, para além de um ato de observação, um exercício de redescoberta, no qual o galpão evidencia-se como lugar de memórias, resistências e possibilidades.

2.2 Sensações e apreensões

Nas fissuras e brechas do edifício emergem sinais de vida: a presença da vegetação espontânea que resiste como uma paisagem baldia (Cabral, 2020), e a paisagem sonora, marcada pelo tique-taque do trem e pelo canto das maritacas que ressoa no interior do galpão (figura 1). Além disso, usos espontâneos e seus vestígios (figura 2) evidenciam formas de apropriação informal do espaço. Tais elementos indicam que o galpão se constitui como um território latente, dotado de potencialidades para processos de reativação.

A aproximação permitiu a captura da atmosfera (Zumthor, 2009), entendida como a experiência sensível que emerge da interação entre o espaço, seus materiais, sons, cheiros e marcas do tempo. Essa apreensão inicial permitiu identificar aspectos que extrapolam a materialidade do galpão, revelando camadas de significados vinculadas aos modos como é hoje atravessado pela natureza, pelos fluxos urbanos e pelas apropriações.

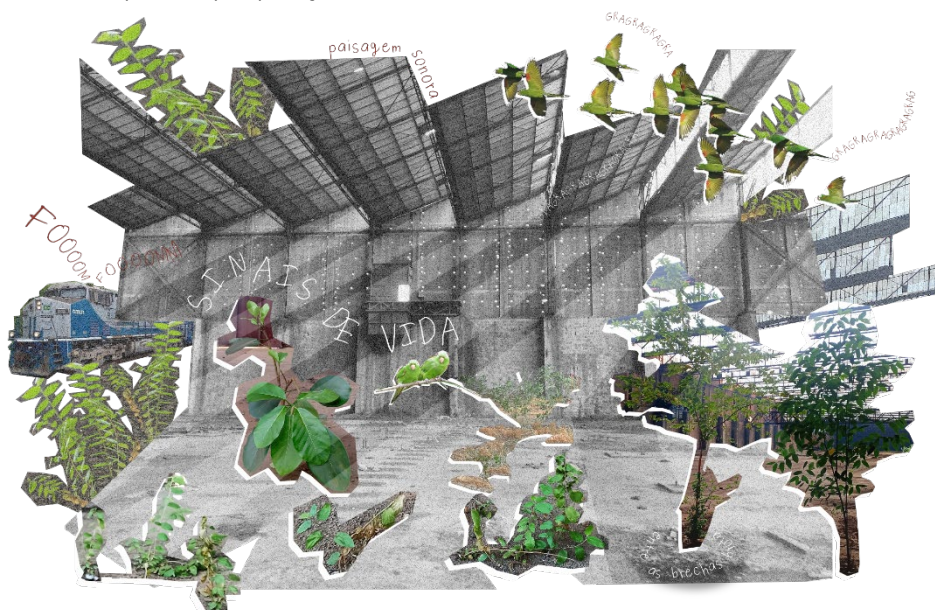


Figura 1. Cartografia: sinais de vida, natureza que resiste.

Fonte: Autoral (2024).

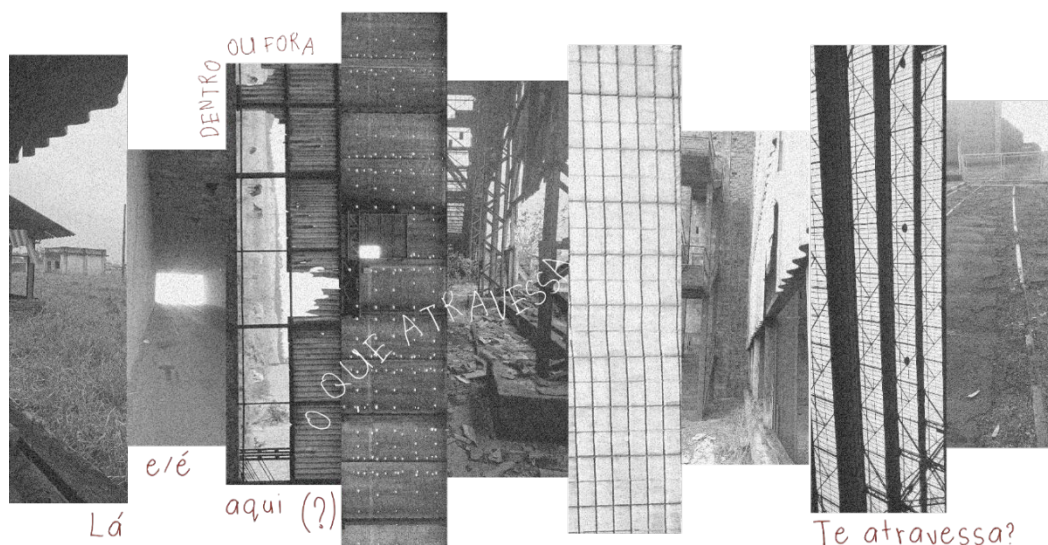


Figura 2. Cartografia: sinais de vida, usos e vestígios.
Fonte: Autoral (2024).

O espaço envolve e permite a livre exploração, sem ser direcionado. A amplitude do ambiente, os jogos de luz que entram por aberturas inesperadas e as diferentes texturas das paredes e do piso convidam ao “vaguear” que Zumthor (2009) descreve, transformando o galpão numa experiência de reconhecimento. A tensão entre interior e exterior é evidente nos rasgos, frestas, desgastes e aberturas que conectam o lugar ao ambiente externo (figura 3), criando uma sensação de continuidade e permeabilidade. As frestas, os cobogós e as rachaduras atuam como passagens discretas, permitindo que luz, som e natureza atravessem as barreiras físicas, dissolvendo os limites entre estar dentro e fora. Esse diálogo entre o espaço fechado e o entorno expande o galpão para além de suas paredes, tornando-o tanto um refúgio quanto uma extensão do ambiente ao redor.



Figura 3. Cartografia: o que atravessa.
Fonte: Autoral (2024).

Os “degraus de intimidade” (Zumthor, 2009) manifestam-se no galpão pela forma como o espaço se dispõe a acolher. Em vez de gerar uma sensação de opressão, a amplitude do espaço proporciona

liberdade e expansão, permitindo que o corpo ocupe o galpão de forma mais plena. Essa condição está relacionada ao pé-direito elevado, cortado pelas divisões horizontais da estrutura, à modulação presente e à iluminação natural e paisagem transpassadas pelas aberturas, quebraduras e brechas, que reduzem a rigidez da escala. Os elementos – bebedouros, janelas, luminárias – e os ambientes internos – banheiros, laboratório e anexos – somados aos vestígios dos maquinários industriais também contribuem para a apreensão e acolhimento do espaço. Esses elementos, em conjunto, configuram uma escala que ultrapassa as medidas estritamente físicas e possibilita uma experiência de aproximação gradual aos detalhes durante o vaguear. Assim, mesmo diante da monumentalidade do edifício, a escala humana não se perde, e o espaço se configura como simultaneamente grandioso e acolhedor, capaz de instigar a percepção e o pertencimento (figura 4).

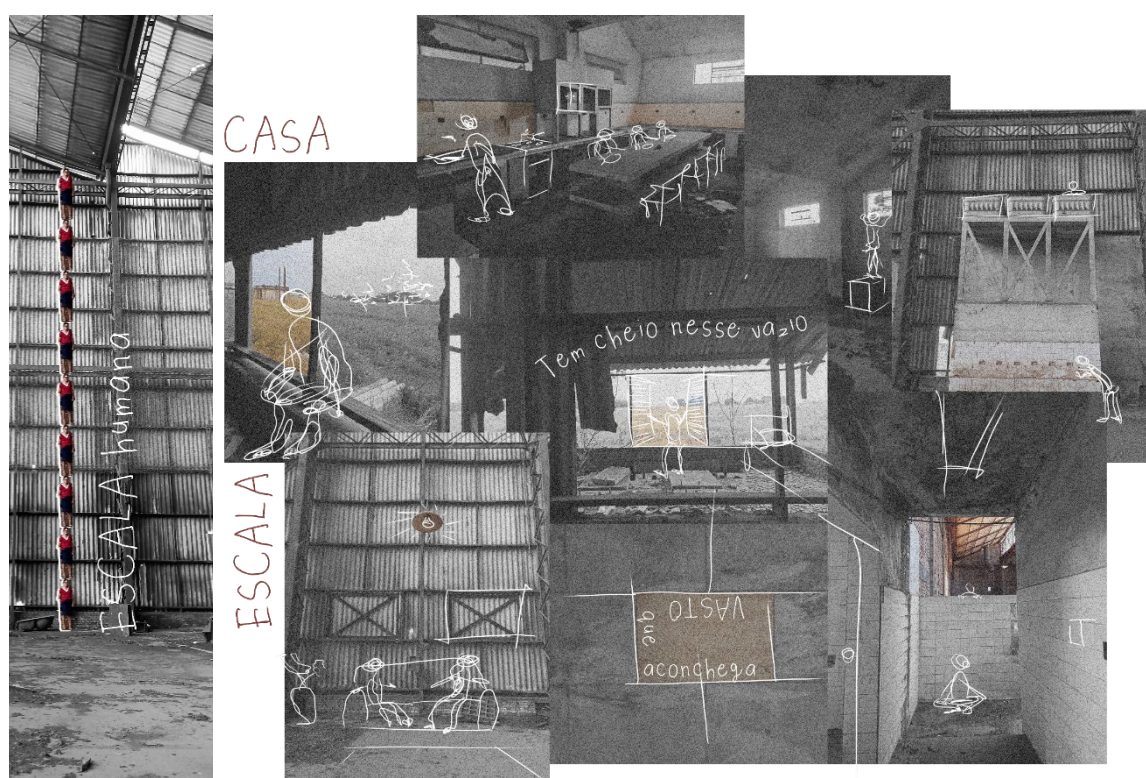


Figura 4. Cartografias: casa escala e escala humana.
Fonte: Autoral (2024).

2.3 Reconhecer através do outro

As narrativas recolhidas em campo através de conversas, tanto com antigos trabalhadores quanto de pessoas que hoje se relacionam com o galpão por meio de apropriações cotidianas, configuram uma prática de reconhecimento do patrimônio. Esses relatos³¹ evidenciam que o valor patrimonial do espaço não se restringe à sua materialidade industrial, mas se expande às experiências vividas, às memórias individuais e coletivas e aos usos que emergem em sua condição de ruína. Tais relatos também foram registrados em formas de cartografias.

O relato de João revela tanto o orgulho do trabalho realizado quanto às dificuldades enfrentadas no cotidiano fabril, marcado por insalubridade, poluição e adoecimento dos trabalhadores. As memórias também expõem os impactos do fechamento da unidade, a demora no pagamento dos direitos

³¹ Os nomes mencionados são fictícios

trabalhistas e as tentativas frustradas de venda da área, marcadas por especulação e contaminação ambiental (figura 5).

Regina revela como a presença da CBT impactou a vida cotidiana em seu entorno. Sua garapeira, inaugurada em frente à fábrica, tornou-se ponto comercial de encontro e referência local, resistindo mesmo após o fechamento. (figura 6).

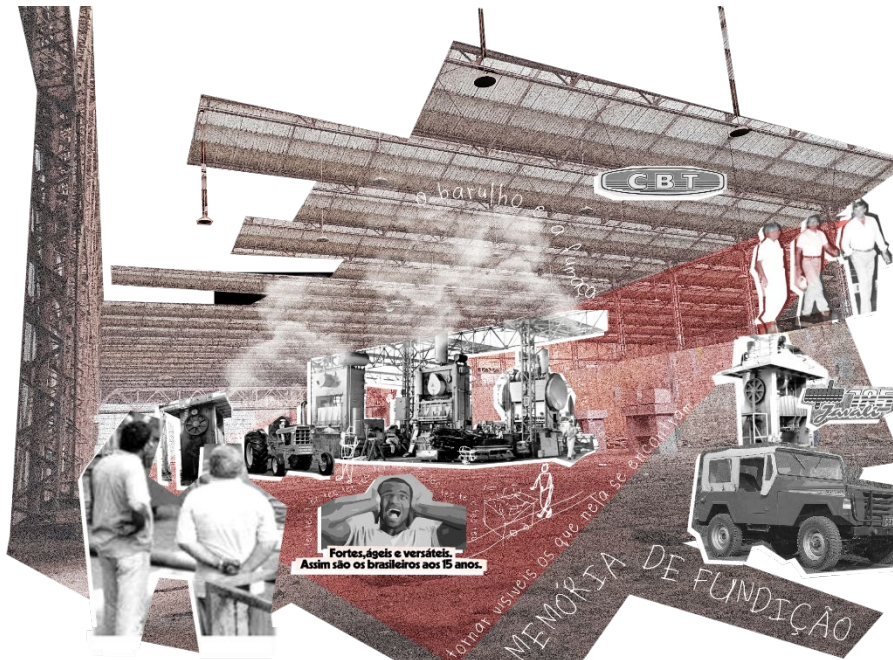


Figura 5. Cartografia: memória de fundição.
Fonte: Autoral (2024).



Figura 6. Cartografia: a perua e a guarapa.
Fonte: Autoral (2024).

Por fim, o relato de Maria evidencia a continuidade de vínculos afetivos e de cuidado com o galpão da CBT, mesmo após seu fechamento. Ao longo de vinte anos, ela supervisiona o espaço e cria gado,

tornando-se guardiã da memória industrial e das transformações ocorridas, desde o saque de máquinas e peças até o descarte irregular de resíduos. Ao mesmo tempo, observa os novos usos informais do local, como ensaios fotográficos, desfiles e brincadeiras de crianças, que reconfiguram a fábrica em um espaço social e lúdico (figura 7 e 8). Sua experiência aponta a tensão entre abandono e apropriação, preservação e reinvenção, destacando o galpão como um território de memórias coletivas, práticas cotidianas e significados afetivos para a comunidade de Ibaté.

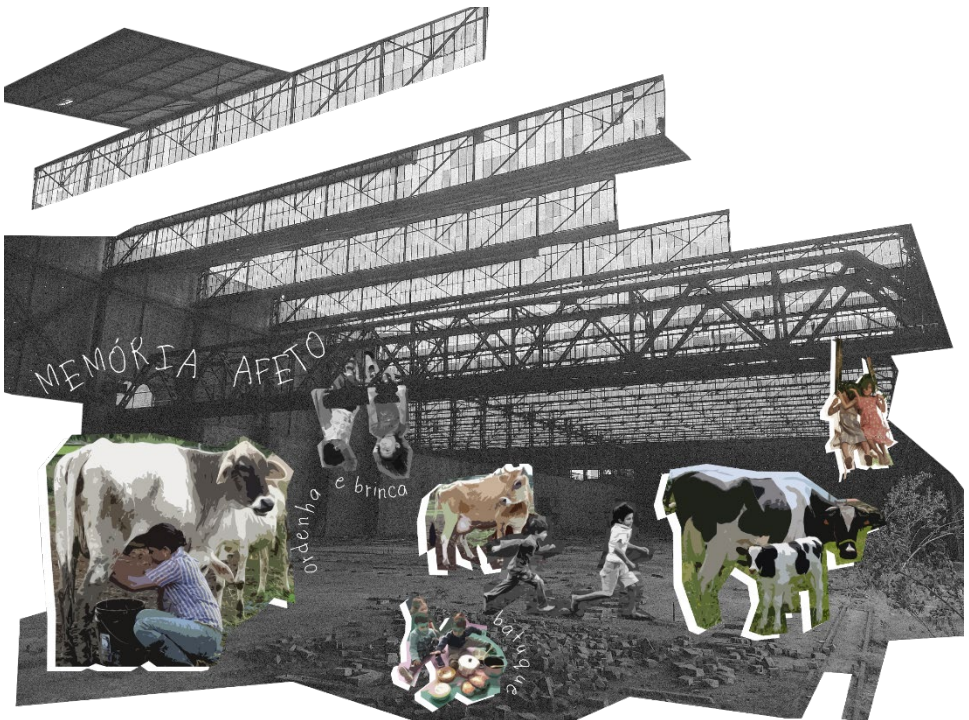


Figura 7. Cartografia: ordenha e brinca.
Fonte: Autoral (2024).



Figura 8. Cartografia: desfila e fotografa.
Fonte: Autoral (2024).

3 CONCLUSÕES

Os resultados apontam para a necessidade de compreender o patrimônio industrial como patrimônio vivo. Reconhecê-lo implica ir além da conservação física, incorporando dimensões imateriais como memórias, afetos e práticas de uso. Nesse sentido, a investigação mostrou que, mesmo fechado e aparentemente abandonado, continua exercendo papéis ligados à cultura, ao convívio e à integração urbana. Assim, o galpão da CBT exemplifica como o patrimônio industrial pode operar em duas frentes complementares: de um lado, como espaço de memória (Oliveira, 2010), preservando e transmitindo histórias de trabalho e identidade; de outro, como espaço de futuro, aberto à resignificação: usos sociais, culturais e econômicos que respondam aos novos contextos. Reativá-lo significa, portanto, não apenas protegê-lo, mas devolver à comunidade um espaço de pertencimento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CABRAL, A. S. C. **Paisagens baldias: a natureza manifesta nas brechas da cidade**. Curitiba: Appris, 2020.
- CABRAL, A. S. C. **Uma poética dos interstícios urbanos: paisagens possíveis nas entrelinhas da cidade**. 2020. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- MENEZES, M. A. **Redes e enredos nas trilhas dos migrantes**. Rio de Janeiro: Relume Dumará; João Pessoa: EDUFPB, 2002.
- MOREIRA, L. R.. Indústria brasileira de máquinas agrícolas: um motor estratégico “batendo biela”. **Bonifácio**, 20 dez. 2020. Disponível em: <https://bonifacio.net.br/industria-brasileira-de-maquinas-agricolas-um-motor-estrategico-batendo-biela/>. Acesso em: 28 ago. 2025.
- OLIVEIRA, E. R. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História**, p. 179-203, 2010.
- OLIVEIRA, E. R.. Memória, história e patrimônio: perspectivas contemporâneas da pesquisa histórica. **Fronteiras**, Dourados, MS, v. 12, n. 22, p. 131-151, jul./dez. 2010.
- ROSA, T. T. **Cidades outras: pobreza, moradia e mediações em trajetórias urbanas liminares**. 2014. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
- ROVAI, M. G. O. A ética da escuta: o desafio dos pesquisadores em história oral. **Testimonios**, Buenos Aires, ano 4, n. 4, p. 109-119, verano 2015. ISSN 1852-4532. Disponível em: <http://pt.scribd.com/document/714769369/Gouveia-A-Etica-da-Escuta-O-Desafio-dos-Pesquisadores-em-Historia-Oral>. Acesso em: 4 set. 2025.
- ZUMTHOR, P. **Atmospheres: architectural environments – surrounding objects**. In: *Atmospheres*. 2. ed. Basel: Birkhäuser, 2009. p. 13-67.

MEMÓRIAS E ESPAÇOS FERROVIÁRIOS: ENVELHECIMENTO, IDENTIDADE E DESIGUALDADES EM ASSIS – SP

Caio Márcio Fernandes de Campos – cm.campos@unesp.br

Lívia Morais Garcia Lima – livia.m.lima@unesp.br

1. INTRODUÇÃO

Este estudo investiga as memórias e narrativas de idosos vinculados à ferrovia de Assis-SP, explorando como suas trajetórias laborais e urbanas influenciaram suas identidades e processos de envelhecimento. A ferrovia, enquanto elemento estruturante do espaço urbano e das relações sociais, constitui-se como um eixo central para a compreensão da memória coletiva e individual desses sujeitos. Partimos do pressuposto de que a memória não é apenas um acervo de lembranças, mas uma construção ativa, permeada por esquecimentos e reinterpretações, que se materializa em espaços urbanos específicos, como as estações ferroviárias e suas adjacências (Lowenthal, 1981; Abreu, 2012). O objetivo geral da pesquisa de iniciação científica consiste em investigar, a partir da narrativa, a memória social de idosos, antigos moradores e ex-funcionários das redondezas da estação ferroviária de Assis, entendendo as mudanças temporais ocorridas nesse espaço. Ao se tomar o espaço ferroviário, presente na região urbana de Assis, como objeto de análise, poderemos discutir percepções sobre o envelhecimento e seus entrecruzamentos com a vida urbana, principalmente ao tencionar e cotejar questões do tempo presente, seja por estudos temáticos ou trajetórias de vida.

A problemática central reside em questionar em que medida o trabalho na ferrovia e a vivência no entorno ferroviário contribuíram para o enraizamento identitário desses indivíduos e como esses fatores influenciam suas percepções sobre o envelhecimento. Ademais, busca-se compreender as nuances socioeconômicas que permeiam essas experiências, uma vez que a “fraternidade ferroviária”, termo recorrente nas narrativas, não é homogênea, mas marcada por hierarquias, acessos diferenciados e privilégios. Todavia, os espaços ferroviários encontram-se, em sua maioria, degradados ou abandonados, sem políticas públicas de patrimonialização. Portanto, o acesso ao que um dia foram esses espaços só é possível pelas narrativas dos sujeitos envolvidos com os processos históricos dessa localidade. Além disso, busca-se compreender os processos de envelhecimento envolvendo os espaços ferroviários, pois esses sujeitos destacam-se não apenas por saberem das atividades em questão, mas por terem experienciado de perto as transformações da cidade no decorrer do tempo e, a partir, do desenvolvimento das atividades férreas.

Por meio da História Oral, entrevistas com ex-ferroviários destacaram narrativas sobre trabalho, cotidiano e velhice. Os resultados mostram que a maioria dos sujeitos aposentados com estabilidade financeira, vive uma velhice confortável, marcada por lazer, redes de apoio e pertencimento à “fraternidade ferroviária”. No entanto, há disparidades socioeconômicas, evidenciando a necessidade de políticas públicas mais inclusivas. A pesquisa dialoga com autores como Bosi (1993), Domingues (2014) e Barroso (2021), que destacam a velhice como uma experiência narrativa e os idosos como guardiões de memórias sociais, uma vez que é na velhice que a experiência se torna plena. Além disso, o idoso passa a ser um sujeito que não está mais ausente do conjunto dos discursos produzidos, em especial nos debates sobre políticas públicas, em momentos eleitorais e até mesmo na definição de novos mercados de consumo. Além disso, fundamenta-se na noção de memória urbana (Abreu, 2012; Fernandes, Lima e Barros, 2022) e na ideia de que a cidade é um palco de narrativas que constroem identidades e significados. Por isso, “narrar a cidade” é apostar em determinadas histórias, memórias, sentidos e sujeitos. Isso possibilita a ampliação de vozes e preservação de vivências de

indivíduos que fazem acontecer os processos sociais, ideológicos, comerciais, religiosos e econômicos dessas localidades.

2. MÉTODOS

A pesquisa utiliza a metodologia da História Oral, conforme defendida por Portelli (2016) e Santhiago e Magalhães (2015), privilegiando a subjetividade, a dialogicidade e a construção de narrativas como fontes históricas válidas. Cada entrevista tem trazido construções dialógicas (entrevistadores/entrevistados), privilegiando o relato de experiências individuais que tenham adquirido relevância coletiva, a partir de temas como: saúde, vida familiar, transformações do espaço em que vivem, trabalho, vida privada, entre outros desafios no cotidiano desses sujeitos.

Foram realizadas entrevistas temáticas semiestruturadas, com roteiro predefinido, abordando temas como trabalho, vida cotidiana, envelhecimento e relação com a cidade. A amostra foi composta por idosos com mais de 65 anos, ex-funcionários ou moradores do entorno ferroviário de Assis, selecionados por meio da técnica “bola de neve” (Bockorni e Gomes, 2021).

Até o momento, foram conduzidas cinco entrevistas (envolvendo seis indivíduos), com duração média de 50 minutos cada. Todas foram gravadas, transcritas e analisadas qualitativamente, com apoio de diário de campo para registro de impressões contextuais (Magnani, 1997). A pesquisa tem sido desenvolvida em colaboração com o grupo de pesquisa “Memória Ferroviária” da Universidade Estadual Paulista – UNESP. O projeto conta com aprovação do Comitê de Ética da UNESP (CAAE: 79972424.9.0000.5401) e financiamento da FAPESP (Processo: 2024/18001-8). Os materiais serão arquivados no Cedap/UNESP-Assis³².

3. RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

Os resultados preliminares apontam para uma forte identificação dos entrevistados com a ferrovia, não apenas como espaço de trabalho, mas como eixo de sociabilidade e construção identitária. A “fraternidade ferroviária” emerge como um conceito-chave, denotando um senso de comunidade e pertencimento que perdura mesmo após a aposentadoria. Os relatos destacam redes de amizade, casamentos entre ferroviários e uma cultura organizacional marcada pela meritocracia e pelo progresso hierárquico – ainda que este último tenha sido acessível principalmente a homens brancos com maior escolaridade.

Todos os entrevistados são aposentados com estabilidade financeira, tendo se aposentado entre 45 e 60 anos. Suas narrativas sobre o envelhecimento são majoritariamente positivas, caracterizadas por acesso a lazer, viagens, atividades físicas e convívio familiar. Exemplos ilustrativos incluem:

- Antônio Tavares Passos (68 anos), que enfatiza sua satisfação com a aposentadoria e a manutenção de um “espírito jovem”;
- José Luiz Chizoline (77 anos), que, mesmo com limitações físicas recentes, valoriza a qualidade de vida e o acesso à saúde;
- Janice e Antônio do Carmo (67 e 74 anos), que descrevem uma rotina repleta de atividades familiares e recreativas;

³² O Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa Profa. Dra. Anna Maria Martinez Corrêa (Cedap –UNESP / Campus de Assis) é uma Unidade Auxiliar criada pela Resolução Unesp 59, de 22/11/96. Sua origem, no entanto, remonta a 1973, quando foi criado, por iniciativa do Departamento de História, um espaço com o objetivo de propiciar as condições necessárias de pesquisa ao curso. Em 1996, mediante a referida Resolução Unesp, tornou-se oficialmente Unidade Auxiliar, recebendo a denominação que vigora até hoje.

- Marco Antônio Pedroso (65 anos), que relata uma vida tranquila dedicada a hobbies e cuidados domésticos;
- Francisco Alves Rodrigues (74 anos), que, embora crítico em relação ao contexto político, reconhece seus privilégios.

Essas narrativas revelam um envelhecimento privilegiado, sustentado por renda elevada, acesso a serviços de saúde e redes de apoio sólidas. No entanto, essa realidade contrasta com a de outros idosos – especialmente aqueles em condições socioeconômicas menos favorecidas –, evidenciando a heterogeneidade das experiências de velhice e a influência de fatores como classe, raça e gênero (Lima, 2024; Debert, 1999).

4. CONCLUSÕES

Assim como as pessoas, os espaços também envelhecem. Com a cidade não seriam diferentes. Tomando o município de Assis – SP, o presente estudo tem buscado, através das narrativas de idosos que viverem próximo ou trabalharam com a atividade ferroviária, entender como esses sujeitos interpretam seus processos de envelhecimento e como a cidade faz parte dessas tessituras. Além disso, o fator ferroviário é de suma importância, uma vez que delimita a temática de experiências que tem se buscado conhecer através dessa pesquisa.

Conclui-se que a ferrovia exerceu um papel fundamental na construção das identidades e memórias dos idosos entrevistados, contribuindo para um envelhecimento marcado por segurança financeira e pertencimento comunitário. Os resultados preliminares destacam a importância da ferrovia como um espaço de trabalho, convivência e lazer, que deixou marcas profundas na vida dos entrevistados. A “fraternidade ferroviária” emergiu como um tema recorrente, evidenciando o forte senso de comunidade entre os trabalhadores e suas famílias. Além disso, os relatos mostram como a aposentadoria precoce e os benefícios financeiros proporcionados pela ferrovia contribuíram para um envelhecimento mais tranquilo e privilegiado, contrastando com as dificuldades enfrentadas por idosos em outras condições socioeconômicas. No entanto, essa experiência não é universal: é produto de trajetórias laborais privilegiadas dentro de uma estrutura hierárquica e excludente.

O estudo reforça a importância da História Oral como metodologia capaz de ampliar vozes não escutadas e complexificar a compreensão sobre envelhecimento e memória urbana. Além disso, destaca a urgência de políticas públicas que garantam um envelhecimento digno para todos, independentemente de sua história profissional.

Como próximos passos, a pesquisa buscará incluir narrativas de idosos com perfis mais diversos – considerando gênero, raça e classe –, por meio de caminhadas pelo entorno ferroviário e ampliação da amostra, a fim de aprofundar a análise interseccional da proposta.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, M. A. Sobre a memória das cidades. In: CARLOS, A. F. A. et al. (Orgs). **A produção do espaço urbano**. São Paulo: Contexto, 2012.
- BARROSO, E. P. Reflexões sobre a velhice: Identidades possíveis no processo de envelhecimento na contemporaneidade. **História Oral**, v. 24, n. 1, p. 9–27, 2024.
- BOCKORNI, B. R. S.; GOMES, A. F. A amostragem em snowball (bola de neve) em uma pesquisa qualitativa no campo da administração. **Revista de Ciências Empresariais da UNIPAR**, v. 22, n. 1, p. 105-117, 2021.

- BOSI, E. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- DEBERT, G. G. **A reivindicação da velhice: socialização e processos de reprivatização do envelhecimento**. São Paulo: EDUSP, 1999.
- DOMINGUES, A. R. O Envelhecimento, a Experiência Narrativa e a História Oral: um encontro e algumas experiências. **Psicologia Política**, v. 14, n. 31, p. 551-568, 2014.
- FERNANDES, A.; LIMA, L. M. G.; BARROS, J. Entre apagamento e memória: narrar a cidade hoje. *In: Cidades: Memórias, Histórias e Narrativas*. UNIFESP, 2023.
- LIMA, L. M. G. Velhices, história oral e tessituras do urbano. *In: FERRERIA, M. de M.; SANTHIAGO R. (Org). O desafio do diálogo: Reflexões sobre história oral nos 30 anos da ABHO*. São Paulo: Letra e Voz, 2024, p. 105-11.
- MAGNANI, J. O (velho e bom) caderno de campo. **Revista Sexta Feira**, n. 1, p. 8-11, 1997.
- PORTELLI, A. **História oral: Uma relação dialógica**. *In: História oral como arte da escuta*. São Paulo: Letra e Voz, 2016.
- SANTHIAGO, R.; MAGALHÃES, V. B. **História oral na sala de aula**. Belo Horizonte: Autêntica, 2015.
- WEIL, S. **O enraizamento**. Bauru: EDUSC, 2001.

OS CURTUMES DE FRANCA: UM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL.

Bianca Guaraldo Lombardi – biancaguaraldo@gmail.com

Denise Fernander Geribello – denise.geribello@ufu.br

INTRODUÇÃO

A cidade de Franca, localizada a nordeste do estado de São Paulo, é marcada pela latente produção do setor coureiro-calçadista desde o final do século XIX. Essa prática econômica faz uso de inúmeras estruturas industriais que ainda hoje se fazem presentes na cidade. Uma das tipologias que compõem o processo produtivo do couro, matéria prima de forte presença na produção de calçados, é o curtume. A Presença de exemplares remanescentes inativos e em funcionamento, permitem uma leitura da relação desses edifícios com o tecido urbano ao longo do surgimento e crescimento da cidade, além de incitar o debate em relação a importância da preservação e salvaguarda do patrimônio industrial da cidade.

A cidade de Franca surge com o movimento “torna-viagem” dos mineiros, os quais instalavam vilarejos e pousos enquanto fugiam dos impostos da coroa portuguesa no final do século XVIII. Estes mineiros percorriam o chamado “Caminho dos Goyazes” que interligava os estados do Mato Grosso e de Goiás à capital São Paulo, caminho muito conhecido por sua rota do gado e do sal. Por essa rota passavam os tropeiros transportando o gado e o couro salgado que juntamente com a pecuária já latente na região influenciaram o surgimento da indústria coureiro-calçadista em Franca (Ferreira, 1989).

Inicialmente artesanal e para suprir as necessidades dos tropeiros, o couro era transformado em manufaturas como arreios, sandálias e bainhas de facas. Foi em 1886 o surgimento do primeiro curtume da cidade, Curtume Cubatão, seguido em 1917 pelo Curtume Progresso, o primeiro curtume mecanizado. O cenário do curtimento do couro em Franca além de ter sido influenciado pela grande oferta do material, também se apoiou na abundância de água da região, importante dentro do processo. Dessa forma, surge dentro de um cenário propício em 1920, a primeira fábrica de sapato, “Calçados Jaguar” sendo precursora da indústria do calçado e influenciadora da formação de uma classe de mão de obra especializada que deu continuidade à produção calçadista, intitulado Franca como a “cidade do calçado” (Tossi, 1998).



Figura 1. Curtume Progresso, sem data.

Fonte: Museu Histórico Municipal José Chiachiri.

Os antigos curtumes da cidade possuíam uma relação direta com a água na sua inserção dentro do tecido urbano e devido aos danos causados aos afluentes, dentro do processo produtivo do couro, foi criado em 1984, juntamente com políticas públicas de incentivo à migração, o Distrito Industrial de Franca (Dinfra), afastado do centro consolidado da cidade (Follis, 2012). A migração para a nova área gerou uma homogeneização da tipologia construtiva dos curtumes, perdendo características tipológicas que antes marcavam a paisagem da cidade, como por exemplo a repetição da fachada típica da arquitetura fabril, a estrutura mista em tesouras de madeira, concreto e alvenaria, sendo substituída por barracões genéricos de materiais pré-fabricados.



Figura 2. Curtume Spessoto, sem data.

Fonte: Museu Histórico Municipal José Chiachiri.

Atualmente, na cidade, existem cinco curtumes em funcionamento, sendo eles Curtume Francouro, o único que mantém a localização original a beira do córrego Cubatão, Curtume BelaFranca, Curtume Tropical, Curtume Cubatão e Curtume Della'Torre, localizados do Distrito Industrial de Franca e cinco curtumes desativados, sendo eles Curtume São Sebastião, Curtume Orlando, Curtume Spessoto e Curtume Progresso, localizados a beira dos principais córregos da cidade, córrego Cubatão e córrego Coqueiros.

Sobre a migração dos curtumes para o Dinfra, Ferreira Filho (2007, p.10) traz,

A mudança do parque industrial para uma área afastada da cidade, denominada Distrito Industrial, em 1984, foi a mais significativa destas mudanças, fazendo desaparecer referências e marcos importantes da vida e da experiência de trabalho destes homens, lócus físico das suas memórias.

O processo migratório dos antigos curtumes para o Distrito Industrial de Franca, na década de 80, gerou um processo de abandono dos antigos sítios industriais que se instalavam a beira dos principais eixos hídricos da cidade, criando novas dinâmicas da vida urbana e no imaginário popular. Apenas um dos curtumes, Curtume Francouro, que por meio da adaptação do processo produtivo, conseguiu se manter localizado próximo ao córrego e ainda mantém a atividade, os outros antigos curtumes que foram desativados, Curtume São Sebastião, Curtume Orlando, Curtume Spessoto e Curtume Progresso, ainda marcam a paisagem urbana e são os objetos alvo da pesquisa.

Os edifícios dos antigos curtumes, assim como o seu processo industrial, compõem o imaginário da cidade e são parte fundamental do processo de formação da cidade de Franca. Se tratando de um conjunto de bens que é testemunho das atividades humanas de extração e produção industrial, dentro do campo do patrimônio industrial, há a necessidade de um olhar para a proteção e salvaguarda desses exemplares. Assim como os Princípios de Dublin, carta patrimonial escrita por The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) em 2011 e adotada pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) no mesmo ano,

O patrimônio industrial é extremamente vulnerável e está em risco constante, sendo frequentemente perdido não só pela falta de conscientização, documentação, reconhecimento ou proteção, mas também pelas mudanças de tendências econômicas, percepções negativas, questões ambientais ou por sua grande dimensão e complexidade. Contudo, ao estender o ciclo de vida das estruturas existentes e o gasto de energia investido, a conservação do patrimônio industrial construído pode contribuir para alcançar a meta de um desenvolvimento sustentável em nível local, nacional e internacional, afetando tanto os aspectos sociais quanto os aspectos físicos e ambientais do desenvolvimento, devendo ser reconhecida por isso. (2011)

Ainda que os estudos relativos ao patrimônio industrial venham crescendo nas últimas décadas, grande parte desses bens ainda não são contemplados pela historiografia da arquitetura. Por se tratar de edifícios não monumentais, vinculados ao universo cotidiano e do trabalho, edifícios como fábricas, redes de infraestrutura e vilas operárias costumam ser apagados da história da arquitetura e dificilmente são reconhecidos oficialmente como patrimônio cultural. A presente investigação sobre os curtumes de Franca, que trata de um conjunto de bens que vêm sendo invisibilizados nas narrativas predominantes, se insere no grupo de pesquisa "Invisibilidades na História da Arquitetura e da Cidade", coordenado pela profa. Dra. Denise Geribello, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design (FaueD) na Universidade Federal de Uberlândia (UFU), que trabalha com diversos temas ligados à escrita da história da arquitetura e da cidade, com ênfase nos apagamentos e invisibilidades que permeiam esse campo. Este trabalho buscou lançar um olhar sobre temáticas que envolvem a participação de personagens, obras e situações urbanas outrora não contemplados pela historiografia tradicional.

METODOLOGIA

A metodologia, se deu em cinco etapas, sendo elas a pesquisa bibliográfica sobre o conceito de patrimônio industrial, o levantamento dos curtumes de Franca por meio de pesquisas de fontes primárias e secundárias, a pesquisa bibliográfica sobre o desenvolvimento da cidade de Franca, a documentação dos curtumes remanescentes por meio de fotografias e a produção de fichas de inventário dos curtumes.

Resultados e interpretação

O estudo teve como resultado a produção de fichas de inventário dos cinco curtumes em questão, sendo eles Curtume Francouro, Curtume São Sebastião, Curtume Orlando, Curtume Spessoto e Curtume Progresso, afim de sistematizar referências documentais, descrever a atual situação de uso desses edifícios e o estado de conservação em que esses se encontram.

A sistematização desses documentos permitiu a análise dos exemplares do patrimônio industrial dentro de um contexto contemporâneo de cidade, onde esses edifício em meio a uma malha urbana consolidada recebem novos significados e usos.

Curtume Francouro

O Curtume Francouro, localizado na Av. Alonso Y Alonso, 20, foi fundado em 1958, na região da Chácara das Pedreiras, no encontro entre o córrego Cubatão e o córrego dos Bagres. (Rinaldi, 1987)

Ele é um dos únicos exemplares anteriores à criação do Dinfra que ainda mantém a sua atividade. A adaptação do processo de tratamento de dejetos permitiu que o edifício se mantivesse no local original, às margens do córrego, evitando a sua poluição.

Sua tipologia construtiva é constituída por tesouras de madeira, característica dos curtumes da época, as quais junto a uma estrutura de pilares e vigas de concreto permitiam grandes vãos, que facilitavam a prática industrial, com fechamentos feitos em alvenaria de tijolos.



Figura 3. Vista interna do curtume Francouro.
Fonte: autora (2021).



Figura 4. Vista interna do curtume Francouro.
Fonte: autora (2021).



Figura 5. Fachada do curtume Francouro.
Fonte: autora (2021).

Curtume São Sebastião

A partir de 1935 a indústria do calçado tem um crescimento considerável e é nesse contexto que, em 1939, surge o curtume São Francisco. Antes pertencente ao Sr. Clodomiro e Sr. Martim Cervi, sendo vendido em 1967 para o Sr. Sebastião Leone de Mello Barros, atualmente curtume São Sebastião, também instalado às margens do córrego Cubatão, o qual repete a lógica implantação próxima ao curso d'água e da ritmização da fachada características da tipologia dos curtumes na época. (Rinaldi, 1987)

O edifício do curtume, localizado na Rua Floriano Peixoto, 1068, é utilizado como depósito de antigos maquinários e se encontra sem utilização. Construído em alvenaria de tijolos maciços, o antigo curtume São Sebastião possui uma planta livre com estrutura em pilares também de tijolos maciços, assim como as paredes, e que apoiam o madeiramento do telhado. A estrutura do telhado se dá por meio de tesouras de madeira que sustentam os caibros e as telhas francesas. O estado de conservação do edifício é regular, a estrutura do edifício se encontra muito danificada pelo tempo e por intempéries.



Figura 6. Vista interna do curtume São Sebastião.
Fonte: autora (2021).



Figura 7. Fachada do curtume São Sebastião.
Fonte: autora (2021).



Figura 8. Fachada posterior do curtume São Sebastião.
Fonte: autora (2021).



Figura 9. Vista interna do curtume São Sebastião.

Fonte: autora (2021).

Curtume Orlando

Localizado na Rua Saldanha Marinho, 2192, foi fundado em 1940. O edifício do antigo curtume recebeu um novo uso, foi adaptado para uso comercial, e abriga hoje uma loja de persianas e uma oficina de serralheria.

O edifício possui uma estrutura de pilar e viga de concreto com telhado em tesouras de madeira que se apoiam sobre os pilares, o telhado é revestido com telhas de fibrocimento e em formato shed permitindo iluminação e ventilação naturais. As vedações são em alvenaria com esquadrias “vitrô” de ferro e vidro e o piso em cimento.



Figura 10. Vista interna do curtume Orlando.

Fonte: autora (2021).



Figura 11. Vista interna do curtume Orlando.

Fonte: autora (2021).



Figura 12. Fachada do curtume Orlando.
Fonte: autora (2021).

Curtume Spessoto

Criado no começo do século XX, datado antes de 1910, primeiramente conhecido como curtume Santa Cruz, pertenceu primeiramente a Donato Ferrari- Ferrari & Felipe e recebeu este nome devido ao bairro em que se instalou, bairro Santa Cruz. O curtume foi vendido à Alexandre Volpe e a Nicola Alleprandini e só em 1928 chegou às mãos de Pedro Spessoto que dá o nome ao curtume de curtume Spessoto (Rinaldi, 1987).

Localizado na Avenida Ângelo Pedro, 2764, é um edifício que foge a lógica de implantação próxima ao curso do córrego, ele se encontra instalado em um terreno mais alto. O uso atual é comercial, abrigando uma loja de calçados e em um de seus módulos, uma academia.

Construída com tipologia típica industrial, o edifício possui uma fachada marcada pela repetição de seis módulos e pela presença de vitrões de vidro e ferro emoldurados por detalhes em argamassa. O sistema construtivo de alvenaria de tijolos maciços com estruturas de pilares em concreto armado que sustentam o madeiramento estrutural do telhado, composto por tesouras de madeira, a telhamento é de telha portuguesa que substitui a antiga telha francesa. E edifício se encontra em um ótimo estado de conservação, já que recebe manutenção constante.



Figura 13. Vista interna curtume Spessoto.
Fonte: autora (2021).



Figura 14. Vista interna do curtume Spessoto.
Fonte: autora (2021).



Figura 15. Fachada curtume Spessoto.
Fonte: autora (2021).

Curtume Progresso

O curtume Progresso foi fundado em 1906 pelo padre Alonso e pelo Sr. Antônio Soares. O curtume era inicialmente pequeno e as atividades realizadas eram todas manuais, sem o auxílio de máquinas. (Rinaldi, 1987)

Localizado na Av. Miguel Sábio de Mello, 273, o edifício do antigo curtume Progresso se encontra sem uso. Ele segue a tipologia construtiva da repetição de pilares e vigas de concreto com forro em tesouras de madeira e telhas francesas, os pilares são altos com as vigas cruzando à meia altura. A vedação é feita em alvenaria de tijolos maciços com janelas estilo “vitrô”.

Seu estado de conservação é precário, sua estrutura se mantém caracterizada, porém muito degradada. A falta de uso e de manutenção do edifício acelerou a degradação por meio do tempo e intempéries.



Figura 16. Fachada curtume Progresso.
Fonte: autora (2021).



Figura 17. Vista interna curtume Progresso.
Fonte: autora (2021).



Figura 18. Vista interna do curtume Progresso.
Fonte: autora (2021).

CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

A busca por ferramentas de salvaguarda do patrimônio industrial e o seu reconhecimento como bem a ser preservado, se faz necessária a fim de manter viva a memória de um passado industrial que ecoa ainda hoje na memória coletiva da cidade de Franca.

Esta pesquisa trabalhou a temática da "Invisibilidades na História da Arquitetura e da Cidade" e levanta a temática dos curtumes de Franca como forma de servir como ferramenta de debate sobre a importância do papel do patrimônio industrial na historiografia

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- FERREIRA, M. **Franca: Espaço Edificado e a indústria de calçados em Franca. 1989.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura).
- FERREIRA FILHO, Aurelino José. **Os velhos curtumeiros da cidade de Franca- SP: trabalho e experiência 1940-1980.** 2007. 187 f. Tese (Doutorado em História)- Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007.
- FOLLIS, Fransérgio. **Política urbana e cidadania: um estudo sobre a cidade no interior paulista (Franca, 1890-1996).** São Paulo: Editora Unesp, 2012.
- ICOMOS; TICCIH. *Princípios conjuntos do ICOMOS – TICCIH para a conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens de património industrial: “Os Princípios de Dublin”.* Aprovados na 17ª Assembleia Geral do ICOMOS em 28 de nov. 2011. Tradução: Associação Portuguesa para o Património Industrial – APPI, 2011.
- RINALDI, Dalva M. C. **A indústria curtumeira em Franca.** Relatório Trienal. (mimeo). Franca, 1987.

PERSPECTIVAS SOBRE PRESERVAÇÃO DA ANTIGA FÁBRICA BOYES EM PIRACICABA/SP

Julia Farah Ribeiro – julia.farah@unifesp.br

INTRODUÇÃO

O presente texto tem o intuito de expor uma reflexão acerca dos problemas contemporâneos que envolvem a preservação dos conjuntos industriais inseridos nas malhas urbanas. Para tanto, será apresentado o caso da antiga fábrica Boyes, localizada na cidade paulista de Piracicaba.

Trata-se de um conjunto edificado tombado municipalmente e que se encontra sem uso há quase duas décadas. Recentemente foi apresentado um projeto para este espaço que, entretanto, suscitou uma série de discussões e culminou na manifestação de pedidos de tombamento tanto na esfera estadual quanto federal.

Nesse sentido, vale ponderar como as iniciativas populares e os instrumentos legais de preservação (como tombamento) contribuem para os debates a respeito de projetos de intervenção em patrimônios edificados que, simultaneamente, preservem as suas características históricas, identidade e também atendam às necessidades da população nas cidades contemporâneas.

As questões aqui colocadas dialogam com pesquisa de doutorado em desenvolvimento pela autora³³, na qual se propõe pensar a preservação de conjuntos industriais a partir do conceito de paisagem cultural.

1. CONSIDERAÇÕES SOBRE A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

A concepção do patrimônio industrial como área delimitada dentro do campo da preservação esteve tradicionalmente associada a questões relativas às expressões culturais das atividades industriais, manifestadas especialmente em organizações particulares de produção no espaço e na transmissão de saberes.

A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) apresenta que por patrimônio industrial entende-se não apenas os vestígios remanescentes da Revolução Industrial, mas também aqueles de séculos anteriores que refletem a crescente especialização técnica, a capacidade produtiva intensificada e a distribuição e consumo para além dos mercados locais, marcas registradas da ascensão da industrialização. Além da esfera material, portanto, o patrimônio industrial também inclui o planejamento, elaboração de políticas e práticas necessárias à gestão desses vestígios históricos inseridos nas sociedades atuais (Kuhl, 2021; Romero, 2021).

Nessa perspectiva, para além das grandes fábricas e estações ferroviárias, por exemplo, que tendem a ser arquitetonicamente mais refinadas e, por isso, costumam se destacar dos conjuntos que integram, nota-se que interessam também as residências mais singelas e os galpões industriais e comerciais. O modelo, a implantação e as transformações técnicas que estas edificações engendram,

³³ A pesquisa conta com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

afora os outros modos de morar, testemunham igualmente a evolução tecnológica-social que marcou o século XX. Portanto, entende-se que o interesse pela preservação do patrimônio industrial deveria se voltar não só para as grandes construções, mas estender-se às residências, pequenas vendas, escolas, enfermarias e edifícios pré-fabricados de diversas tipologias arquitetônicas, entre outros.

Entretanto, historicamente as primeiras ações voltadas à preservação legal do patrimônio industrial – em particular os tombamentos – deram maior atenção aos monumentos isolados. Ainda que atualmente seja largamente aceita a ideia de que um número maior de tipologias e componentes arquitetônicos configura um conjunto industrial, e que as cartas e convenções internacionais sobre a proteção apontem para a necessidade de preservação de sítios, áreas e paisagens, a visão de patrimônio cultural por vezes parece ainda seguir limitada. Há tendência em reduzir determinados conjuntos à representação do todo por meio de poucas edificações reificadas.

Com o amadurecimento dos debates nas últimas décadas, a ampliação do panorama temático, antes centrado na conservação material dos sítios industriais, passou a abarcar também os aspectos sociais e simbólicos associados a esses espaços. O reconhecimento das questões relativas aos modos de vida influenciados pela organização espacial da industrialização, as condições de trabalho, as manifestações culturais, além das lutas e conquistas marcadas nos edifícios e espaços públicos que ajudam nos processos de rememoração, conhecimento e preservação da história (Kuhl, 2021).

Soma-se também nesse cenário a revisão da noção de Revolução Industrial, que passou a ser colocada “no plural ou nas temporalidades diversas e coexistentes” (Romero, 2021, p.41). Nesse contexto, segundo Eduardo Romero (2021), as recém percebidas dinâmicas da industrialização nas sociedades do último século abrem frente para a conservação de novas áreas associadas a: circulação e distribuição – como outras infraestruturas para distribuição e abastecimento de produtos; dimensão ambiental – os efeitos das atividades industriais sobre o meio ambiente e os seres vivos, o que implica na identificação dos vestígios industriais e as alterações ambientais por eles moldadas.

Portanto, nota-se que cada vez mais as questões culturais e suas expressões podem qualificar o ambiente, culminando na aproximação entre patrimônio e paisagem.

Em linhas gerais, podemos dizer que visualmente as paisagens estão implicadas a existirem em um amplo território espacial. Nesse sentido, a paisagem cultural ressalta as transformações geradas no meio natural pelas ações humanas. A partir dela surgiram outros conceitos relativos à paisagem, como as paisagens industriais, paisagens históricas da produção e outros, que consideram tanto os elementos construídos quanto a dimensão humana das atividades industriais.

A adoção desses conceitos ainda é recente nos estudos sobre a preservação do patrimônio cultural (e industrial, em particular) e isso justifica a existência de poucos trabalhos sobre os bens de interesse histórico a partir deles e, mais raro ainda, a adoção de medidas de proteção com o enfoque paisagístico.

Cumprir mencionar também que, sem esquecer os avanços sobre a conceituação do patrimônio industrial e das políticas de preservação e gestão patrimonial, existem outras problemáticas que dificultam essa preservação, especialmente a localização e escala das áreas que esses bens ocupam dentro dos centros urbanos - que justamente por essas características sofrem influência de agentes econômicos, mas que, em contrapartida, poderiam se beneficiar de mecanismos de gestão mais eficientes a partir da escala da paisagem.

2. FÁBRICA BOYES E O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE PIRACICABA

Devido às suas condicionantes naturais, a cidade de Piracicaba pode ser considerada pioneira no processo de industrialização e na navegação fluvial. Inicialmente, conforme a produção canavieira cresceu também se intensificaram as correntes migratórias. Os suíços foram os primeiros a montar uma “casa industrial”, a Krähenbühl, que estava situada à beira do córrego Itapeva. Assim, a partir dela, outras empresas surgiram próximas a mananciais, dando aspecto industrial à cidade (IPPLAP, 2011).

Observando a configuração da malha urbana piracicabana, é possível perceber que, em geral, as áreas da cidade localizadas mais próximas às margens do rio foram ocupadas primeiro pelos primeiros colonizadores e, em seguida, pelas instalações industriais.

Entre o final do século XIX e começo do século XX as duas margens do rio Piracicaba encontravam-se ocupadas, principalmente por edifícios e conjuntos industriais, destacando-se nessa paisagem o Engenho Central e a fábrica de fiação e tecelagem Boyes (a antiga Fábrica Santa Francisca/Arthusina). Para ambos casos o local de implantação foi escolhido levando-se em consideração o potencial hídrico do salto do rio para o abastecimento da energia elétrica que iria alimentar as máquinas. Ainda, na margem esquerda do rio foi construída uma série de olarias, aproveitando a terra argilosa para produção de tijolos e telhas.

A Fábrica de Tecidos Santa Francisca foi a segunda grande casa industrial de Piracicaba (Figura 1). Fundada no ano de 1873, seu maquinário era movido pela força hidráulica do rio.

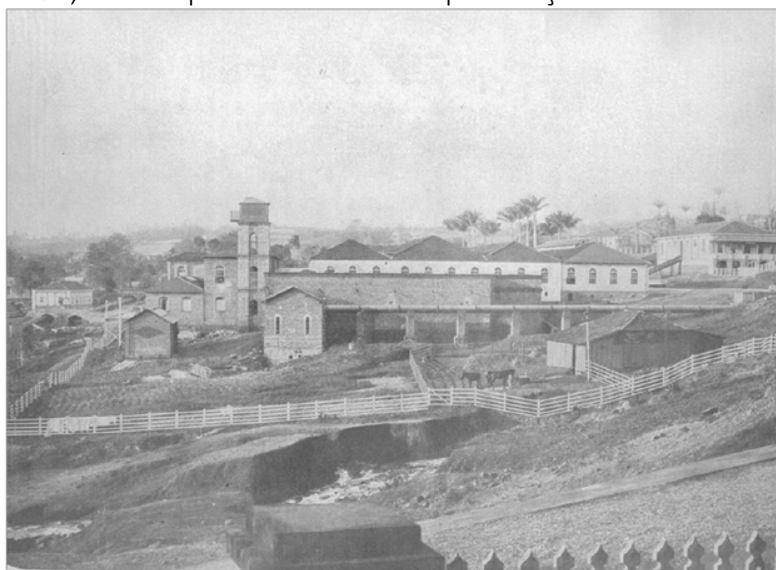


Figura 1. Fábrica Boyes em 1906.

Fonte: IPHAN, processo nº 01506.000338/2024-19

Originalmente, a fábrica estava localizada nas terras da Fazenda Engenho d'Água, de posse do Barão de Limeira e após a sua morte foi passada para seu filho Luiz de Queiroz.

Em 1902, a fábrica Santa Francisca foi vendida para Rodolpho Miranda, passando a ser chamada de Fábrica de Tecidos Arthusina. Posteriormente, em 1918, foi novamente vendida, desta vez para os irmãos Herbert James Singleton Boyes e Alfred Simeon Boyes, proprietários da sociedade Boyes e Cia. Neste momento a fábrica Boyes vivenciou seu auge, até entrar em declínio no final do século XX.

Em meados do ano de 1995, frente à forte concorrência no ramo têxtil pela entrada de produtos estrangeiros de baixo custo no país e a queda das exportações, a fábrica Boyes entrou com o pedido de concordata preventiva, sendo-lhe concedido um prazo de dois anos para quitação das dívidas. Depois de diversas tentativas de recuperação no mercado, a fábrica foi desativada em junho de 2007 e os edifícios permanecem desocupados até os dias atuais.

No que tange à arquitetura, pode-se dizer que a Fábrica Boyes é, ainda hoje, testemunho das técnicas, materiais e linguagem de sua época. Assim, a preservação desse conjunto edificado é fundamental para a manutenção e transmissão da história de Piracicaba, bem como é registro das condições de trabalho, processos de produção agroindustrial e organização espacial. De acordo parecer da Prefeitura Municipal, a fábrica Boyes “desempenhou um papel fundamental na construção da identidade cultural de Piracicaba. Seu legado não se limita apenas à produção de máquinas agrícolas; ele está profundamente enraizado na comunidade local” (IPHAN, processo nº 01506.000338/2024-19).

No ano de 2004 os edifícios da antiga fábrica foram tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Piracicaba (CODEPAC), garantindo a salvaguarda dessa área pela esfera municipal de preservação do patrimônio cultural.

3. AS DIFICULDADES PARA A PRESERVAÇÃO DA ANTIGA FÁBRICA BOYES

Observando o crescimento de Piracicaba percebe-se que nos últimos a cidade vem presenciando um expressivo aumento de pressões por um adensamento construtivo e por uma verticalização na região central da cidade. Tal cenário conflita com preocupações quanto à preservação do patrimônio cultural local, destacando-se a proposta para o projeto chamado Boulevard Boyes que suscitou grandes discussões.

Trata-se de um empreendimento de uso misto, formado por quatro torres habitacionais de 90 (noventa) metros de altura e 27 (vinte e sete) pavimentos para 440 (quatrocentos e quarenta) residenciais, a serem implantados entre o palacete de Luiz de Queiroz e o Museu da Água, de frente para o salto do rio Piracicaba e o Engenho Central (atualmente utilizado como complexo turístico-cultural). O projeto previa também a demolição de seis dos treze prédios da antiga Fábrica Boyes.

A proposta foi vista por parte da população e dos grupos atuantes na preservação cultural como descaracterizadores da paisagem do rio Piracicaba, ponderando-se que para além de suas alturas tomadas isoladamente, “o peso da massa construída na percepção espacial e visual impactaria drasticamente toda aquela unidade de paisagem que vem sendo objeto de preservação nas últimas cinco décadas” (IPHAN, processo nº 01506.000338/2024-19).

A mobilização da sociedade civil organizada resultou, ainda, na solicitação para abertura de processos de tombamento, tanto na esfera estadual (CONDEPHAAT) quanto federal (IPHAN).

Salvo melhor juízo, até o momento o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo ainda não deu início aos estudos para preservação legal. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, por sua vez, instaurou processo emergencial, entretanto o pedido de tombamento foi, ao final, indeferido.

Mesmo que essas discussões ainda estejam em andamento, cumpre analisar brevemente os argumentos elencados para embasar os pedidos de preservação.

A proposta de tombamento corresponde a área conhecida na cidade como Complexo Beira-Rio, já tombada como Patrimônio Histórico e Cultural do Município de Piracicaba (Decreto Municipal nº 10.643, de 29 de Janeiro de 2004), conformada por massas verdes e conjunto ribeirinho com todas as suas edificações – cumpre destacar que as instalações da antiga fábrica Boyes estão localizadas dentro do perímetro delimitado e, portanto, seriam afetadas pelas diretrizes legais de preservação, a saber:

É a essa paisagem, cuja harmônica interação de suas partes torna impossível dissociar sua visão, leitura e compreensão, que se pretende conferir o Tombamento Federal. Partes tão amalgamadas num todo contínuo e interdependente que desafiam a redação de sua própria descrição: o desnível do basalto do leito do rio Piracicaba conformando o salto e possibilitando tanto a produção de energia elétrica e os desvios de água para instalações fabris da florescente industrialização do interior de São Paulo no último quarto do século XIX (a fábrica de tecido Boyes e o Engenho Central) como também possibilitando a fruição social por meio do belvedere, depois transformado no Parque do Mirante e dos passeios às ilhas dos Namorados e dos Amores; à jusante do salto, e por causa dele, a cíclica concentração de peixes no remanso das águas durante a piracema e, estrategicamente posicionado logo após o salto, em trecho do rio que dá vau na estiagem, o cruzamento de um ancestral 98eabiru – causa, junto com a piscosidade, da concentração humana anterior ao colonizador português, cujas marcas ainda são visíveis na casa oitocentista ou setecentista do “povoador” e o Largo dos Pescadores e sua rampa de acesso ao rio, locais de expressão da quase bicentenária Festa do Divino; na sequência, marcando a suave curva do rio visualizada a partir de diversos pontos, emoldurada pela densa cobertura vegetal e pelo casario da avenida Beira Rio e da rua do Porto e suas chaminés de antigas olarias, descendo o curso da água em direção às encostas do morro do Castelinho e do Bongue (IPHAN, processo nº 01506.000338/2024-19, p. 128).

Conforme consta na documentação apresentada ao IPHAN em 2024, “o bem aqui proposto para tombamento federal consiste numa unidade paisagística, cuja singularidade ultrapassa a consideração de suas partes tomadas individualmente”, (...) “as quais devem ser compreendidas a partir das interações entre si e com o todo, em seus aspectos naturais e ambientais, históricos, arquitetônicos, urbanísticos, arqueológicos e imateriais” (IPHAN, processo nº 01506.000338/2024-19, p. 28). Nesse sentido, fica evidente que a paisagem cultural é utilizada como conceito basilar para a proposta de tombamento, conforme exposto: “Embora o presente pedido seja pela tutela do Tombamento, as características do bem aqui proposto podem aproximá-lo do conceito de Paisagem Cultural” (IPHAN, processo nº 01506.000338/2024-19, p. 31).

Por fim, a proposta manifesta que o espaço urbano que cresceu nas margens do rio Piracicaba “é a expressão da evolução da cidade em suas diversas formas de criar, fazer e viver - elementos essenciais na definição de patrimônio cultural pela Constituição de 1988, art. 216” (IPHAN, processo nº 01506.000338/2024-19, p. 31).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo sem pretender chegar a análises definitivas, o caso da antiga fábrica de tecidos Boyes (Piracicaba/SP) nos permite perceber avanços no que tange à preservação do patrimônio industrial, dado que a proposta de tombamento desenvolvida pela Prefeitura Municipal toma como base o conceito de paisagem cultural, extrapolando a noção de bens isoladas e direcionamento para que os edifícios sejam interpretados enquanto parte do mesmo espaço e contexto histórico.

Embora o pedido de estudos para proteção legal feito ao IPHAN tenha sido indeferido, a movimentação no sentido de repensar a preservação dessa área resultou na mobilização extensiva

da população e na paralização, até o momento, das iniciativas por parte do mercado imobiliário. Assim, reconhece-se o peso das medidas de proteção legal – especialmente do tombamento, ainda que este seja passível de julgamentos – para promover ações que visem a ressignificação de conjuntos industriais desativados, mas preservado nas cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE PIRACICABA (CODEPAC). **Decreto Municipal nº 10.643, de 29 de janeiro de 2004**. Tombamento do Complexo Beira-Rio, já tombada como Patrimônio Histórico e Cultural do Município de Piracicaba.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO DE PIRACICABA (IPPLAP). **Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação**. Piracicaba, SP: IPPLAP, 2011.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Processo nº 01506.000338/2024-19**. Estudos para tombamento do Complexo Ambiental, Arquitetônico, Urbanístico, Arqueológico e Paisagístico Beira-Rio/Piracicaba.

KUHL, B. M. Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões. In: MENEGUELLO, C.; ROMERO, E.; OKSMAN, S. (organizadores). **Patrimônio industrial na atualidade**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. Série TICCIH-Brasil; Novas perspectivas; v. 4. p.13-37.

ROMERO, E. Patrimônio industrial para o século XXI. In: MENEGUELLO, C.; ROMERO, E.; OKSMAN, S. (organizadores). **Patrimônio industrial na atualidade**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. Série TICCIH-Brasil; Novas perspectivas; v. 4. p.41-44.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Nizhny Tagil: TICCIH, 2003.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: INTERVENÇÃO NA ANTIGA FÁBRICA SISSI EM ITUIUTABA, TRIÂNGULO MINEIRO

Aurélio Fontoura Borim

INTRODUÇÃO

O trabalho apresentado vai além de refletir sobre a história e o passado que moldaram esses espaços, propondo pensar em seus possíveis usos e impactos na cidade e na sociedade. Tem como foco a análise e o estudo de propostas para intervir na antiga fábrica de óleo Sissi, em Ituiutaba/MG. O projeto busca atender às demandas do entorno industrial, oferecendo suporte aos trabalhadores que se deslocam para essa área periférica da cidade.

Para GERIBELLO (2021, p. 158),

A compreensão da arquitetura industrial vai além da análise de sua materialidade, também é necessário um olhar voltado para a experiência do edifício em uso. **A arquitetura industrial se vincula ao cotidiano, a práticas sociais que estruturam o dia a dia das pessoas e a diversos tipos de saberes.**

ITUIUTABA, triângulo Mineiro

Localizado no setor industrial norte de Ituiutaba-MG, o estudo identifica demandas de trabalhadores e caminhoneiros, propondo um programa de necessidades que cria um espaço de referência e apoio para o setor.

A fábrica Sissi

A fábrica Sissi iniciou suas atividades em 1950 no centro da cidade, produzindo óleo de babaçu e depois sabão. Com o tempo, diversificou sua matéria-prima para o coco, gergelim, amendoim e soja, até se transferir em 1969 para a região norte da cidade. A mudança, motivada pelo impacto em escala industrial sobre essa área residencial, impulsionou a formação do setor industrial Antônio Baduy, que atraiu novas indústrias e comércios para esse setor mais afastado.



Figura 1. Fotografia aérea feita por drone.

Fonte: Jessica Assis (2021).

O projeto

As intervenções buscam atender às demandas locais, oferecendo espaços de apoio aos trabalhadores e caminhoneiros, como áreas de descanso, alimentação e sanitários, organizados nos quatro blocos principais.



Figura 2. Planta de situação e colagem do programa de necessidades.
Fonte: autor (2021)



Figura 3. Conjunto de imagens representativas do projeto de intervenção.
Fonte: renders e colagens feitas pelo autor (2021).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o desenvolvimento do projeto, o terreno da antiga fábrica Sissi foi leilado e adquirido pelo grupo Bahamas. A estrutura foi demolida, restando apenas a chaminé, preservada possivelmente como referência à memória do local ou por não interferir no novo empreendimento.

ITEM	NOME	PROPOSTA
9	Mario Jacob Yunes Junior CPF 910.768.206-97 e Mario Eugenio Resende Jacob Lunes CPF 459.615.496-15	R\$1.854.000,00
9	Supermercado Bahamas S/A	R\$2.364.208,00
9	FM Administradora de Imóveis Ltda	R\$1.842.600,00

Uncategorized

Bahamas arremata área da antiga fábrica do óleo Sissi, por R\$2,3 milhões

de dezembro 17, 2020 · folha · 0 comentários

O Grupo Bahamas que, recentemente, inaugurou uma ampla e moderna loja em Ituiutaba, que atende os seus consumidores nas vendas em atacado e varejo.

Participou de Concorrência MG1, N° 03/2020, Ata de Sessão Pública, tendo como instrumento de venda o prédio da antiga fábrica de Óleo Sissi.

Fábrica que foi construída nos anos 70 pelo industrial, Mário Jacob Yunes. Sendo que toda a construção tem 6 mts de pé direito, estrutura esta que, hoje, está abandonada, e com uma conservação devido a ótima construção, o imóvel se manteve com toda sua estrutura conservada. Desde 2000 a área de 23.408 m² é do governo estadual.



Figura 4. Recorte de jornal eletrônico e fotografia.
Fonte: pelo autor (2021).

Manter um olhar atento às estruturas desativadas da cidade deveria ser um exercício cotidiano. Discutir seu potencial desde a educação básica pode estimular o discurso e transformar esses espaços em espaços reais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- GERIBELLO, D. *Arquitetura Industrial em uso. Patrimônio industrial na atualidade, algumas questões*. Uberlândia, 2021, p. 155- 174.
- KUHL, B. *Algumas questões relacionadas ao patrimônio industrial e a sua preservação*. Revista do IEEE América Latina, Brasília, v. 4, p. 1-10, n. 2006. Disponível em: . Acesso: 20 de Agosto de 2021.

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como objetivo realizar uma análise crítica sobre as representações da memória operária e laboral no antigo complexo industrial da Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro, localizado na cidade de Itu, interior do estado de São Paulo. A investigação se concentra nos novos usos culturais atribuídos ao espaço, com ênfase nas ações institucionais e no processo de reuso promovido pelo FAMA Museu – Fábrica de Artes Marcos Amaro, museu de arte contemporânea que atualmente ocupa parte do complexo.

Projetada pelo arquiteto Louis Marins Amirat, a Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro foi inaugurada em 1911 e desempenhou importante papel na urbanização e no desenvolvimento industrial do município de Itu. Após seu fechamento na década de 1990, o complexo foi reconhecido pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo- CONDEPHAAT como parte do Centro Histórico da cidade de Itu no ano de 2003 e integrado ao tombamento da área, enquadrado ao grau de preservação 02 que exige a preservação de suas fachadas e coberturas (São Paulo, 2003). O Centro Histórico de Itu também está com processo de tombamento aberto no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Cultural – IPHAN desde o ano de 2023, classificado como Conjunto Urbano, e aguarda prosseguimento³⁴.

Desde 2018, a antiga fábrica São Pedro passou a abrigar diferentes iniciativas sob gestão privada do empresário, artista e colecionador de artes Marcos Amaro (Ruggiero, 2023). Inicialmente restaurado para receber suas coleções particulares, o espaço foi denominado FAMA Museu – Fábrica de Artes Marcos Amaro, considerado um dos maiores museus de arte da América Latina (FAMA Museu, 2025). Com o passar dos anos, novos usos foram incorporados ao conjunto original, atualmente denominado Centro Cultural Fábrica São Pedro, reservando o nome anterior exclusivamente ao museu. O programa atual contempla atividades artísticas, culturais, gastronômicas e de lazer, distribuídas em uma área de aproximadamente 25 mil m², composta por galpões e edifícios com diferentes técnicas construtivas, materiais e tipologias arquitetônicas.

³⁴ Processo administrativo n. 01506.000643/2022-49, aberto em 2023 e atualmente em fase de instrução na Superintendência do IPHAN. Dados disponíveis na tabela de processos de tombamento do Instituto, atualizada de acordo com o site em agosto de 2025. Material disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126- Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento](http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126-Lista%20dos%20Bens%20Tombados%20e%20Processos%20em%20Andamento) (atualizado em agosto/2025). Acesso em: 08 ago. 2025.



A transformação do espaço industrial em museu de arte suscita questionamentos sobre a preservação da memória de seu uso original, especialmente quanto à valorização da história operária. Desde sua inauguração, o FAMA Museu tem apresentado mudanças significativas na sua organização, como alta rotatividade nas equipes de trabalho, alterações nos usos e caracterizações dos espaços (Ruggiero, Lopes, Pereira, 2023). Tais dinâmicas dificultam compreender uma política institucional objetiva, em especial a respeito da permanência e visibilidade da memória laboral, e da participação comunitária no atual projeto institucional. A pesquisa parte de percepções críticas e analíticas anteriores, que acompanharam as modificações no complexo entre os anos de 2018, 2021, 2023 e 2024 (Ruggiero, 2023; Ruggiero; Lopes; Pereira, 2024). A visão dos autores aponta certa passividade da instituição frente a memória coletiva da fábrica, dos operários e documentação de seu uso original, sugerindo uma preservação seletiva, sem potencializar a articulação dos aspectos históricos e simbólicos do antigo espaço diante das novas práticas artísticas e culturais.

A problematização mobiliza debate interdisciplinar que envolve os campos do patrimônio industrial e da museologia. A abordagem considera os valores arquitetônicos, espaciais, sociais, simbólicos e memorialísticos enquanto conjunto, conforme diretrizes estabelecidas em documentos supranacionais como TICCIH (2003), ICOMOS-TICCIH (2011) e TICCIH Espanha (2018). Já a compreensão contemporânea de museus, os reconhece como ambientes dialógicos e propositivos, capazes de fomentar discursos e ações fundamentados no reconhecimento plural e democrático da sociedade (ICOM, 2022). Articulando ambas as frentes, o patrimônio industrial readaptado como museu de arte possui tanto o potencial arquitetônico como o museográfico³⁵ para trabalhar e difundir a representatividade de seu legado.

Das exposições promovidas pelo FAMA Museu, chama especial atenção a exposição inaugurada na instituição em 29 de junho de 2024, intitulada *Corredor Cronológico Fábrica São Pedro*. A mostra foi

³⁵ Compreende-se o termo museografia como “aquilo que concerne à administração do museu, à salvaguarda (conservação preventiva, restauração e documentação) e à comunicação (exposição e educação)” desenvolvidas pela instituição museal (Conceitos-chave de Museologia, 2013, p. 58).

organizada a partir de iconografias, textos informativos, indicadores cronológicos e janelas de prospecção, relacionando a arquitetura do edifício com a expografia (Tavares, s/d). Entretanto, a exposição integra as ações de contrapartida estabelecidas a partir do financiamento concedido à Instituição pelo edital PROAC n 35/2023, promovido pelo Programa de Ação Cultural – ProAC da Secretaria da Cultura e Economia Criativa do Governo do Estado de São Paulo no ano de 2023. Uma vez que o FAMA Museu foi contemplado com o recurso para realização do projeto “Restauro do Telhado para Habilitação de novas Galerias no Fama Museu”, foram estabelecidas ações condizentes com o teor das contrapartidas estipuladas no edital, sendo uma delas a exposição em questão.

Na medida em que o histórico preservacionista da Instituição é sugestivo, tanto no processo de reuso e restauro como nas ações e trabalhos institucionais, questiona-se qual a efetiva relevância dos valores memoriais e simbólicos da antiga Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro diante de seu novo uso como FAMA Museu – Fábrica de Artes Marcos Amaro. O passado e a memória de seus edifícios constituem parte intencional do discurso museológico promovido pela Instituição ou são ocasionalmente e circunstancialmente acionados?

MÉTODO

A pesquisa é um estudo de caso crítico que investiga a preservação e representação da memória operária e laboral no FAMA Museu – Fábrica de Artes Marcos Amaro, antiga Companhia Fiação e Tecelagem São Pedro, a partir da análise arquitetônica e museográfica³⁶.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

Atualmente o FAMA Museu integra o Centro Cultural Fábrica São Pedro. Análises do conjunto ponderam as considerações arquitetônicas e museográficas aferidas, oriundas de visita técnica realizada em maio de 2024 e coleta de material online feita em 2025³⁷.

A percepção arquitetônica do espaço revelou que o antigo complexo da fábrica São Pedro resguarda a noção de conjunto mesmo após a implantação dos novos usos diversos, como ateliês independentes, restaurante, loja de antiquários, o próprio Fama Museu, entre outros. A preservação volumétrica e espacial das construções, associada ao não desmembramento do terreno e a administração sob gestão do mesmo proprietário, corroboraram para manutenção do espaço enquanto unidade fabril (Queiroz Fornari; Saba Ruggiero, 2025). Na ocasião da visita, alguns galpões ainda não haviam sido restaurados. A materialidade externa das edificações restauradas varia entre o uso do tijolo aparente e a nova pintura, contrastando com a pátina do tempo³⁸ e o aspecto de degradação dos chamados “velhos galpões”, que funcionam como depósito de materiais diversos. Nos edifícios restaurados, a ausência de vestígios ou detalhes históricos nas fachadas, encobertos pela nova pintura, ilustra certo tratamento estético higienista, apagando marcas e testemunhos que potencialmente rememoram seus usos originais. Nessas edificações, foram preservadas características externas como volumetrias, esquadrias e telhados (Queiroz Fornari; Saba Ruggiero, 2025). Seus ambientes internos recebem intervenções conforme propostas expográficas. Nestes espaços, não há menção dos usos originais, nem a exposição de equipamentos, ferramentas ou antigos maquinários.

³⁶ Por este termo, ver nota de rodapé número 2.

³⁷ A visita de 2025 está prevista para o mês de outubro.

³⁸ Pela expressão, entende-se a alteração da condição física e desgaste das superfícies de edificações expostas a ação do tempo e demais condicionantes que possam causar deterioração (Tinoco, 2024).



Figura 02: Diferentes ambientes e espaços do FAMA Museu, 2024.
Autoria e acervo da autora.

Quanto à visibilidade do conjunto, o muro envolto do perímetro dificulta a fruição visual e a permeabilidade urbana, isolando o Centro Cultural em meio às dinâmicas urbanas e sociais do entorno (Ruggiero, 2023). Internamente, a exposição de objetos com grandes proporções no gramado, situado logo na entrada, pode interferir na plena visualização dos edifícios tombados, princípio que configura a aplicação do então instrumento de proteção³⁹. Atualmente, estão expostos no local alguns aviões do Museu Asas de um Sonho, também integrante do Centro Cultural desde o ano de 2024.

Quanto aos aspectos museográficos, nota-se que as exposições são projetos de diferentes artistas com propostas distintas⁴⁰. Algumas integram o acervo institucional e estão expostas de maneira permanente e outras de forma temporária. As obras expostas no FAMA Museu estabelecem relações e intervenções nos edifícios em medidas e proporções particulares a cada caso, a depender do proposto pelo artista e da escala do projeto. A versatilidade dos ambientes viabiliza desde exposições como a *Tríptico* do artista Rodrigo Sassi, na qual a escultura integra-se a arquitetura original e não restaurada do antigo edifício da fábrica⁴¹, como também, trabalhos que demandam alterações intervencionistas, como a exposição em cartaz *Olhar de Tarsila, Nas Cidades Históricas Mineiras* sob curadoria de Emerson Castilho, com pintura dos ambientes internos em cores que dialogam com a proposta expositiva⁴².

A exposição *Corredor Cronológico Fábrica São Pedro* é permanente e foi instalada no chamado “Corredor da Fábrica São Pedro”. Conforme divulgação do projeto expositivo, o local tem aproximadamente 73 metros de extensão e atravessa transversalmente o bloco de galpões do complexo⁴³. Até essa exposição, não haviam trabalhos com temas que exploram a história e a

³⁹ Sobre o tombamento enquanto instrumento de proteção, ver Rabello (2015).

⁴⁰ As exposições promovidas pela Instituição estão disponíveis pelo link <https://famamuseu.org.br/exposicoes/> acesso em 08 ago 2025.

⁴¹ Disponível em: <https://famamuseu.org.br/triptico/> acesso em 08 ago 2025.

⁴² Disponível em: <https://famamuseu.org.br/olhar-de-tarsila-nas-cidades-historicas-mineiras/> acesso em 08 ago 2025.

⁴³ No dia 03 de abril de 2024 foi divulgado o projeto da exposição no instagram no Centro Cultural Fábrica São Pedro.

memória da antiga Companhia São Pedro. Trabalhos anteriores, de teor semelhante, foram descontinuados pela Instituição, como o projeto #fábricasãopedro cujo objetivo era o resgate da história oral com a memória de ex-operários da fábrica para montagem de uma exposição no museu, iniciado em 2021 e interrompido devido ao desligamento da equipe responsável⁴⁴ (Ruggiero, 2023).

Considerando as implicações da exposição, tanto como contrapartida como por situar-se em local pouco evidente se comparado aos outros ambientes expositivos do FAMA Museu, interpreta-se preliminarmente que esta não implica, legitimamente, na aplicação de uma política institucional que passará a trabalhar com a memória de seu antigo espaço. Embora a análise seja aprimorada após a iminente visita, o histórico preservacionista arquitetônico e museográfico da Instituição sugere que esta tenha sido realizada como medida de cunho obrigatório.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados obtidos até o presente momento na pesquisa devem ser observados para além do ponto de vista conformista que por vezes pairam sobre ações em bens industriais. A realização da exposição *Corredor Cronológico Fábrica São Pedro* é promissora na medida em que não haviam trabalhos executados e expostos com este teor na Instituição. Contudo, apesar do potencial e do cunho identitário e representativo, a ação não aparenta indicar uma política institucional comprometida com tais intenções. As medidas arquitetônicas e espaciais executadas no processo de reuso do espaço pela Instituição corroboram a visão apresentada. “O que se observa nos espaços, é a ausência de marcações e elementos que poderiam ser explorados para contar a história daqueles ambientes e recuperar as suas funções, mesmo que de modo ilustrativo, especialmente por se tratar de um museu” (Queiroz Fornari; Saba Ruggiero, 2025).

É amplamente debatido e sabido que ações preservacionistas devem considerar aspectos materiais e intangíveis para que sejam efetivas no conjunto de seus valores. Sobretudo no que se refere às novas práticas artísticas e culturais no patrimônio industrial, mostra-se crucial legitimar e integrar a história da comunidade operária nos processos arquitetônicos e museográficos. A preservação seletiva de determinados aspectos implica no silenciamento dos valores identitários e representativos destes patrimônios. Ações e políticas institucionais com este teor devem ser questionadas e desencorajadas, pois, configuram o apagamento das memórias que constituem o patrimônio industrial.

Notas

Este texto faz parte da pesquisa de mestrado da autora, em estágio de desenvolvimento, realizada junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo sob orientação da Professora Doutora Amanda Saba Ruggiero. Os agradecimentos são dirigidos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES), pelo financiamento da pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CONCEITOS-chave de Museologia / André Desvallées e François Mairesse (ed.). São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo : Secretaria de Estado da Cultura, 2013. 100 p.

⁴⁴ O projeto ainda é mencionado no site da instituição, porém é necessária confirmação institucional para efetiva certeza de retorno. Disponível em: <https://famamuseu.org.br/programa-fabrica-sao-pedro/> Acesso em 09 ago 2025.

FAMA MUSEU – Fábrica de Artes Marcos Amaro. Sobre. **Fama Museu – Fábrica de Artes Marcos Amaro**. Itu – São Paulo, s/p., 2025. Disponível em: <https://famamuseu.org.br/sobre/>. Acesso em: 14 maio 2025.

ICOM- International Council of Museums. **Nova definição de Museu**. Aprovada em 24 de agosto de 2022 durante a Conferência Geral do ICOM em Praga. Disponível em: https://www.icom.org.br/?page_id=2776. Acesso em 29 jan. 2025

ICOMOS- International Council of Monuments and Sites; TICCIH- The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Princípios conjuntos do ICOMOS---TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial**. [Os Princípios de Dublin]. Aprovados na 17.ª Assembleia Geral do ICOMOS em 28 de novembro de 2011. Tradução: Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial.

QUEIROZ FORNARI, Mariana; SABA RUGGIERO, Amanda. REUSO ADAPTATIVO: Práticas e fragilidades a partir do interior de São Paulo. **PIXO- Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, v. 9, n. 33, p. 204-225, 2025.

RABELLO, Sonia. O tombamento. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015

RUGGIERO, Amanda Saba. Quando gente é memória, o Patrimônio é (a) gente? **Revista ARA**, São Paulo, Brasil, v. 14, n. 14, p. 77–94, 2023. DOI: 10.11606/issn.2525-8354.v14i14p77-94. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revistaara/article/view/213958>. Acesso em: 15 abr. 2025.

RUGGIERO, Amanda Saba. LOPES, Ruy Sardinha. PEREIRA, Vinicius Ribeiro. Da fábrica de tecidos à fábrica de arte : uso do patrimônio industrial em Itu-SP. **Arqueologia industrial**, Lisboa, v. 6, n. 1, p. 03-20, outono-inverno 2024.

SÃO PAULO (Estado). Resolução de tombamento da Secretaria de Cultura do Governo do Estado de São Paulo, n. 85 de 06 de novembro de 2003. **Diário Oficial [do] Estado de São Paulo: Poder Executivo**, Seção I, São Paulo, 113 (212), p. 30-31, sexta-feira, 7 de novembro de 2003. Disponível em: <http://condemphaat.sp.gov.br/benstombados/copia-modelo-nome-do-bem-tombado-copia-8/>. Acesso em: 14 maio 2025.

TAVARES, Michele. Mantendo viva a história da Cia Fiação e Tecelagem São Pedro (Itu-SP). **Fama Museu – Fábrica de Artes Marcos Amaro**. Itu – São Paulo, s/d. Disponível em: <https://famamuseu.org.br/exposicao-corredor-cronologico-fabrica-sao-pedro/>. Acesso em: 14 maio 2025.

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL**. Aprovada em 17 de julho de 2003. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=675. Acesso em 30 abril 2025.

TICCIH-ESPANHA [2018]. Carta de Sevilha para o Patrimônio Industrial 2018: Os desafios do século XXI. Julián Sobrino Simal e Marina Sanz Carlos (ed.). **Arqueologia Industrial**, Lisboa, Portugal. Quinta Série, Volume I, Número 1-2, p. 91-107, 2019. Tradução: José Manoel Lopes Cordeiro. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/semapias2023/files/2023/08/4.-Carta-de-Sevilha.pdf>. Acesso em: 30 abril 2025.

TINOCO, Jorge. A pátina do tempo. **Portal Gestão de Restauro**- Centro de Estudos Avançados da Conservação - CECl. Olinda, Pernambuco, 2024. Disponível em: <https://www.gestaoderestauro.org/post/a-ptina-do-tempo> . Acesso em: 08 ago 2025.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E O IMPACTO DAS ENCHENTES DE SETEMBRO DE 2023 E MAIO DE 2024 NO VALE DO TAQUARI (RS)

Lucas George Wendt – lucas.george.wendt@gmail.com

Vinícius Ludwig Strack – viniciusstrack@gmail.com

Paola Caroline Soares da Silva Ribeiro – paolacs.ribeiro@gmail.com

INTRODUÇÃO

As enchentes que atingiram o Vale do Taquari, no Rio Grande do Sul, em setembro de 2023 e maio de 2024, deixaram marcas na vida das comunidades, muitas das quais afetadas de forma irreversível, mas também no patrimônio cultural da região. Entre os bens mais vulneráveis encontram-se os vestígios do patrimônio industrial, que carregam memórias do desenvolvimento econômico, das relações de trabalho e da transformação social do território. Estes espaços, em muitos casos construídos próximos às águas dos rios e arroios que atravessam a região do Vale do Taquari, representam diferentes épocas, e, atualmente, no cenário da intensificação das mudanças climáticas antrópicas, evidenciam a fragilidade diante de eventos climáticos extremos.

Nesse contexto, o problema que orienta esta pesquisa pode ser formulado nos seguintes termos: quais foram os impactos das enchentes de 2023 e 2024 sobre o patrimônio industrial do Vale do Taquari e como é possível mapear e identificar os pontos mais vulneráveis, contribuindo para sua preservação e gestão futura?

O objetivo geral é mapear os impactos das enchentes de setembro de 2023 e maio de 2024 sobre o patrimônio industrial do Vale do Taquari, identificando os pontos atingidos e avaliando sua relevância histórica, cultural e socioeconômica. Os objetivos específicos são levantar e sistematizar informações sobre o patrimônio industrial existente nos municípios mais afetados pelas enchentes; e identificar os locais que sofreram danos diretos ou indiretos em função das inundações.

O Vale do Taquari possui um patrimônio industrial de grande relevância, que expressa a história da colonização, do desenvolvimento econômico e da formação identitária da região. Parte significativa dessas estruturas está localizada em áreas de várzea e margens de rios, tradicionalmente suscetíveis a enchentes. Os eventos extremos de 2023 e 2024 evidenciaram a vulnerabilidade desses espaços, resultando em perdas materiais e simbólicas de difícil mensuração.

Nesse sentido, a pesquisa se justifica por dois aspectos principais. Um, que é científico e acadêmico, visando contribuir para os estudos sobre patrimônio industrial, especialmente em contextos de risco ambiental e climático, ampliando o debate sobre a relação entre memória, cultura e desastres. O outro ponto que justifica a abordagem é a relevância social e cultural, por meio do fornecimento de subsídios para a valorização do patrimônio industrial como parte integrante da memória coletiva, reforçando sua importância para a identidade regional.

O Vale do Taquari, ponto de interesse neste estudo, é localizado na região central do Rio Grande do Sul. A trajetória de ocupação e desenvolvimento da região está diretamente relacionada às características naturais do território, cortado pelo Rio Taquari, principalmente, e aos diferentes movimentos migratórios que marcaram sua formação social e econômica (Machado, Kreutz, 2017).

A região é drenada pela Bacia Hidrográfica do Rio Taquari, o principal recurso hídrico da região. O rio nasce no extremo leste do Planalto dos Campos Gerais, com o nome de Rio das Antas. Após a confluência com o Rio Carreiro, passa a ser chamado Rio Taquari, até desaguar no Rio Jacuí (Freitas et al., 2025; Machado, Kreutz, 2017). Seu curso percorre cerca de 156 quilômetros, integrando diferentes ecossistemas e servindo como elo de comunicação e subsistência para as populações que se estabeleceram em suas margens, em diferentes momentos históricos, indo dos indígenas que ocuparam a região aos modernos movimentos de migração.

A soma das características da região e a dinâmica da ocupação a tornam vulnerável, conforme aponta Moraes *et al.* (2025). Recentemente foram registrados dois episódios emblemáticos que, aqui, narramos do ponto de vista dos lugares de patrimônio industrial. Para isso, brevemente, contextualizamos os eventos. Nos episódios de enxurradas e inundações que atingiram o Vale do Taquari em setembro de 2023, registraram-se 45 mortes (de um total de 54 em todo o Rio Grande do Sul), além de quatro desaparecidos, mais de mil feridos, cerca de 35 mil pessoas desabrigadas ou desalojadas e aproximadamente 790 mil afetados. Os prejuízos superaram R\$3,2 bilhões em nível estadual.

Já entre abril e maio de 2024, ocorreu o que o Governo do Estado classificou como a maior catástrofe climática da história do Rio Grande do Sul, tanto em extensão quanto em impactos. Nesse período, o Vale do Taquari contabilizou 46 mortos e 19 desaparecidos (de um total de 183 óbitos e 27 desaparecidos no estado), conforme atualização da Defesa Civil em 20 de agosto de 2024. O desastre ainda deixou 806 feridos e atingiu diretamente cerca de 2,4 milhões de pessoas em todo o estado. Esse evento hidrológico inédito provocou enchentes, enxurradas e deslizamentos de terra em escala sem precedentes no Brasil, devendo figurar como o maior do país em número de deslocados, além de danos a propriedades e infraestrutura. Tanto em 2023 quanto em 2024, os impactos incluíram a destruição total ou parcial de milhares de residências, estabelecimentos comerciais e industriais, vias urbanas, rodovias e diversas pontes sobre o Rio Taquari e seus principais afluentes (Moraes *et al.*, 2025).

No que tange à industrialização, esta começou tardiamente na região, ganhando força a partir da primeira metade do século XX, impulsionada pelo excedente da produção agrícola e pela tradição de trabalho trazida pelos imigrantes alemães e italianos. Inicialmente, surgiram pequenas indústrias familiares ligadas ao beneficiamento de produtos agrícolas, como moinhos de trigo, engenhos de erva-mate e casas de banha, que atendiam às demandas locais e regionais. Aos poucos, essas iniciativas foram se expandindo, diversificando-se em setores como metalurgia, vestuário, móveis, calçados e alimentos, criando uma base industrial que se consolidou nas décadas seguintes (Ahlert, Gedoz, 2001).

Com o fortalecimento das cidades ao longo do século XX e a melhoria nas vias de transporte, especialmente após a abertura de estradas e a chegada da ferrovia em algumas localidades, o Vale do Taquari consolidou-se como um importante polo industrial do interior gaúcho. Atualmente, a região é reconhecida pela presença de indústrias de médio e grande porte, que atuam em diferentes ramos, com destaque para o setor metalmeccânico, alimentício, moveleiro e de confecções.

De acordo com Kühl (2010), o debate acerca do patrimônio industrial cresceu a partir dos anos 1950 na Inglaterra, com o surgimento da “arqueologia industrial”, ganhando força principalmente após a demolição de referências da arquitetura industrial. Tal interesse nos estudos e sua preservação se deve, ainda, pela ampliação do termo bem cultural, que foi adquirindo outros significados a partir da Segunda Guerra Mundial.

Com mais estudos no campo e países preservando seus patrimônios industriais, foi criado em 1978 o *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), reconhecido pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) no que tange pesquisas e a preservação do patrimônio industrial.

Somente no ano de 2003, é elaborado um dos documentos mais importantes para a temática, servindo de referência para orientar políticas públicas, pesquisas e práticas de preservação desse tipo de patrimônio: a Carta de Nizhny Tagil. Elaborada pelo TICCIH com consultoria do ICOMOS e aprovação da UNESCO, temos uma ampla definição do que é patrimônio industrial.

MÉTODO

Em relação à metodologia, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa e exploratória. As etapas metodológicas previstas foram o levantamento bibliográfico e documental: revisão de literatura sobre patrimônio industrial, desastres naturais e políticas de preservação, além da análise de relatórios técnicos e notícias relacionadas às enchentes de 2023 e 2024; a produção de um inventário do patrimônio industrial: identificação e catalogação das estruturas industriais situadas nos municípios do Vale do Taquari impactados pelas enchentes; e, por fim, análise e sistematização, por interpretação dos dados coletados para avaliar a vulnerabilidade e a relevância do patrimônio industrial.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Na sequência, apresentamos os pontos mapeados nesta pesquisa.

Tabela 1. Espaços mapeados pela pesquisa

Espaço	Município	Ano	Descrição	Fontes
Indústria de Vinagres Prinz	Lajeado (RS)	1925	Empresa familiar fundada em 1925, referência regional na produção de vinagres. Planta industrial na Avenida Osvaldo Aranha, 525- Centro. Continua em operação no endereço histórico.	365 Vezes no Vale
Antiga Fábrica da Polar	Estrela (RS)	1929	Conjunto fabril da marca Polar, com história desde o início do século XX. Em 2019, TRF4 suspendeu demolição; CAU/RS defendeu preservação.	Wikipédia , Port Services , Brigada Militar
Ponte de Ferro	Lajeado/Arroio do Meio (RS)	1939	Antiga ponte metálica sobre o rio Taquari, hoje em ruínas (pilares e parte do tabuleiro). Funciona como marco histórico e paisagístico.	Facebook , YouTube
Moinho Sangalli	Encantado (RS)	1949	Moinho, fundado em 1949, produzia Farinha São Luiz. Hoje é ruína e marco cultural/turístico do município.	Grupo A Hora , arriodomeio.rs.gov.br
Ponte Rodoferroviária Brochado da Rocha	Roca Sales/Muçum (RS)	1963	Ponte de 289–300 m, com oito arcos sobre o Taquari. Parte rodoviária destruída nas cheias de 2023, reaberta em 05/03/2025.	365 Vezes no Vale , Correio do Povo
Barragem e Eclusa	Bom Retiro do Sul (RS)	1976	Obra inaugurada em 29/10/1976 por Ernesto Geisel. Parte da Hidrovia Taquari–Jacuí, regula navegação e níveis (cota 13 m).	bomretirodosul.rs.gov.br , Serviços e Informações do Brasil

Complexo Portuário de Estrela	Estrela (RS)	1977	Porto interior planejado para integração hidroviária com a Lagoa dos Patos. Histórico e vocação logística descritos no Plano Mestre do Governo Federal.	Serviços e Informações do Brasil, Grupo A Hora
Ferrovias do Trigo	Vale do Taquari (RS)	1978	Trecho ferroviário da antiga RFFSA (atual Malha Sul), com túneis e viadutos como o V13. Obras de 1950–1970. Hoje é um corredor de cargas.	365 Vezes no Vale
Moinho desativado	Roca Sales (RS)	Década de 1970 [?]	Antigo moinho/cooperativa de trigo na Linha Marechal Floriano, inativo há mais de 50 anos após incêndio. Ruínas com árvores viraram ponto fotográfico.	-

Fonte: os autores (2025) [Consulte Nota 1 para visualizar em formato de mapa]

Analisando estes nove pontos brevemente apresentados, é possível compreender como a industrialização do Vale, assentada em sua geografia peculiar, entre vales e montanhas, e em seu dinamismo social, encontra-se hoje em risco. Todos os lugares listados foram afetados diretamente pelas cheias recentes, seja por inundações, seja por deslizamentos de terra, fenômeno novo para a região a partir dos eventos de 2024. Exceto a antiga Fábrica da Polar, em Estrela, nenhum deles possui reconhecimento oficial enquanto patrimônio cultural, ampliando as chances de perda. Nesse sentido, a análise a seguir busca discutir a trajetória, o valor e a situação atual desses espaços, revelando tanto a diversidade de tipologias industriais quanto a urgência de estratégias de preservação.

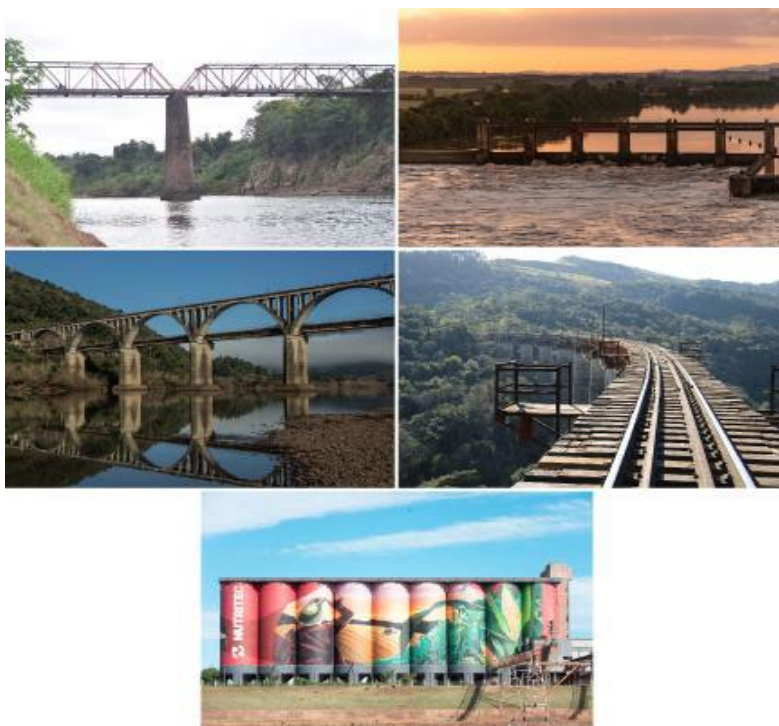


Figura 1. Respectivamente: Ponte de Ferro, Barragem Eclusa, Ponte Rodoferroviária Brochado da Rocha, Ferrovias do Trigo e Complexo Portuário de Estrela.

Fonte: os autores (2025) [Crédito das imagens, ver Nota 2]

A Ponte de Ferro, inaugurada em 1939 para conectar Lajeado e Arroio do Meio, é mais do que uma estrutura de transporte: é um marco histórico e paisagístico para o Vale do Taquari. Está sobre o Rio Forqueta, no ponto de encontro dele com as águas do Rio Taquari. As sucessivas enchentes recentes levaram parte de sua estrutura. Seu valor simbólico reside tanto no papel de ligação entre comunidades quanto na memória de uma época em que pontes metálicas representavam progresso e integração regional.

A Barragem e Eclusa de Bom Retiro do Sul, inaugurada em 1976 como parte do projeto da Hidrovia Taquari-Jacuí, simboliza a ambição de integrar a região ao sistema hidroviário nacional. A obra, fruto da política de modernização do regime militar, é mais um exemplo do patrimônio da engenharia brasileira da segunda metade do século XX. Embora continue a ser tratada como ativo técnico e estratégico, não é reconhecida enquanto patrimônio cultural, apesar de ser referida como símbolo de Bom Retiro do Sul.

Entre os marcos de infraestrutura do Vale, a Ponte Rodoferroviária Brochado da Rocha, construída em 1963 para ligar Roca Sales e Muçum, ocupa um lugar central. Trata-se de um exemplo singular de integração modal, unindo ferrovia e rodovia em uma mesma estrutura de 289 metros de extensão. Foi um dos pontos mais afetados pelas enchentes na região, tendo parte de sua estrutura rodoviária levada pelas águas. A enchente de setembro de 2023 destruiu parcialmente a ponte, que só foi reaberta em março de 2025. O local é frequentemente utilizado como símbolo da cidade de Muçum, que recebe a alcunha de “Princesa das Pontes”.

A Ferrovia do Trigo, inaugurada em 1978, é uma das obras de engenharia mais imponentes do sul do Brasil, com seus túneis e viadutos atravessando as áreas de serra do Vale do Taquari. Construída pela antiga RFFSA, integra ainda hoje a malha ferroviária nacional, sobretudo no transporte de cargas. Os eventos de 2023 e 2024 provocaram interrupções em trechos da linha, em razão de deslizamentos e quedas de barreira. É nela que está o Viaduto 13, considerado o maior viaduto ferroviário das Américas e o terceiro mais alto do mundo.

Na mesma direção, o Complexo Portuário de Estrela, construído em 1977, representa uma tentativa de consolidar o Vale como polo logístico de integração hidroviária com a Lagoa dos Patos. Embora tenha funcionado abaixo das expectativas ao longo das décadas, o porto constitui testemunho de políticas estatais de desenvolvimento e de planejamento de grande escala que incluíam regiões no interior. As enchentes de 2023 e, especialmente, a de 2024, afetaram o espaço.



Figura 2. Respectivamente: localização da Ponte de Ferro, Barragem Eclusa, Ponte Rodoferroviária Brochado da Rocha, Ferrovia do Trigo e Complexo Portuário de Estrela.

Fonte: os autores (2025), com base no Google Maps.

A Indústria de Vinagres Prinz, fundada em 1925 em Lajeado, é um exemplo de patrimônio industrial vivo no Vale do Taquari. Com quase cem anos de atividade, permanece no endereço histórico. As enchentes de 2023 e 2024 atingiram diretamente a área urbana onde está localizada, às margens do Rio Taquari, trazendo riscos à operação e à integridade do prédio. Embora continue ativa, entende-se que a ausência de reconhecimento como patrimônio cultural fragiliza sua proteção e dificulta a construção de políticas que valorizem sua longevidade.

O Moinho Sangalli, fundado em 1949 em Encantado, constitui um vestígio material do ciclo dos moinhos do Vale do Taquari, vinculado ao beneficiamento de trigo e à produção de farinhas. Ainda que esteja em ruínas há décadas, sua presença funciona como referência cultural e turística local. É situado às margens do Arroio Jacaré. As enchentes de 2023 e 2024 agravaram sua fragilidade.

Por fim, o Moinho desativado de Roca Sales, provavelmente datado da década de 1970, constitui exemplo das pequenas indústrias agroalimentares que proliferaram no Vale no século XX. Hoje em ruínas, cercado por árvores e utilizado apenas como cenário fotográfico, o moinho carrega a memória de cooperativas locais e da transformação de excedentes agrícolas em produtos de valor agregado.

Outro ponto é a Antiga Fábrica da Polar, construída em 1929 em Estrela, constitui talvez o mais emblemático exemplo de patrimônio industrial da região. É situado às margens do Rio Taquari. O conjunto fabril, marcado por sucessivas disputas entre preservação e demolição, chegou a ter sua destruição suspensa em 2019 após mobilização de entidades como o CAU/RS. A história da Polar está intrinsecamente ligada à urbanização e à modernização do município de Estrela no século XX, também

simbolizando a passagem de uma economia agrícola para uma mais industrializada. As enchentes recentes agravaram seu estado de ruína.

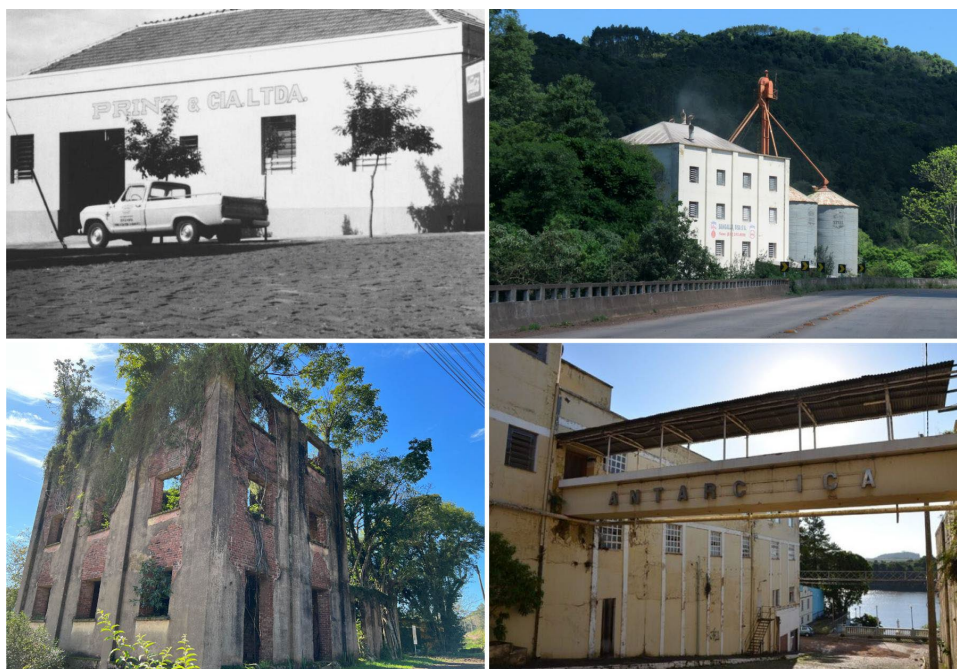


Figura 3. Respectivamente: Vinagres Prinz, Moinho Sangalli, moinho desativado de Roca Sales e Antiga Fábrica da Polar.

Fonte: os autores (2025). [Crédito das imagens, ver Nota 3]

A análise desses nove pontos permite observar alguns padrões. Em primeiro lugar, o patrimônio industrial do Vale do Taquari encontra-se majoritariamente localizado em áreas ribeirinhas ou em encostas próximas a rios e arroios, espaços historicamente vulneráveis a enchentes e deslizamentos. Esse fator geográfico, associado à intensificação dos eventos climáticos extremos, explica por que praticamente todos os bens analisados sofreram danos em 2023 e 2024. Em segundo lugar, há uma clara falta de reconhecimento oficial: apenas a antiga Fábrica da Polar possui algum tipo de registro enquanto patrimônio cultural, e mesmo assim permanece ameaçada, revelando uma lacuna entre o valor histórico efetivo desses espaços e sua proteção legal e institucional. Uma situação digna de nota em relação aos espaços diz respeito ao fato de que a maior parte deles é reconhecida como atrativo turístico e integra esse tipo de circuito mais ou menos formal.

Outro ponto interessante é o contraste entre bens ainda em operação, como a Indústria de Vinagres Prinz e a Ferrovia do Trigo, e bens em ruínas ou subutilizados, como o Moinho Sangalli e o complexo portuário de Estrela. Ambos os grupos compartilham a mesma vulnerabilidade, mas enfrentam problemas distintos: enquanto os ativos produtivos sofrem com prejuízos imediatos, os imóveis abandonados correm o risco de desaparecer sem deixar vestígios. Nesse sentido, tanto a dimensão econômica quanto a dimensão simbólica estão em jogo, evidenciando que a perda do patrimônio industrial não é apenas material, mas também identitária.



Figura 4. Respectivamente, localização da Vinagres Prinz, Moinho Sangalli, moinho desativado de Roca Sales e Antiga Fábrica da Polar.

Fonte: os autores (2025), com base no Google Maps.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As enchentes de 2023 e 2024 trouxeram à tona mais um problema à região do Vale do Taquari (e a tantas outras no RS). Trata-se da negligência em relação à preservação do patrimônio industrial. Em muitas localidades, esse patrimônio já vinha sendo erodido por décadas de abandono, reconversão de usos ou demolições. A destruição provocada pelas águas e/ou pelos movimentos de massa pode ter acelerado processo em curso, que ameaça apagar parte da memória coletiva e memória do trabalho do século XX na região.

Notas

[1] *Clique aqui para ver o mapa com os pontos.*

[2] *Crédito das imagens: Ponte de Ferro, Lucas George Wendt; Barragem Eclusa, Lucas George Wendt; Ponte Brochado da Rocha, Mara Hermes/TripAdvisor; Viaduto Mula Preta/Ferrovia do trigo, Emanuel de Costa/Wikipedia; e Porto de Estrela, Lucas George Wendt.*

[3] *Crédito das imagens: Vinagres Prinz, Empresa Prinz; Moinho Sangalli, J. Fauri; Moinho desativado de Roca Sales, Mystras; e Polar, Grupo A Hora.*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AHLERT, Lucildo; GEDOZ, Sirlei Teresinha. Povoamento e desenvolvimento econômico na região do Vale do Taquari, Rio Grande do Sul–1822 a 1930. *Estudo & Debate*, ano, v. 8, p. 49-91, 2001. Disponível em: <https://cicvaledotaquari.com.br/wp-content/uploads/hist-eco-vt-texto3-1822-1930.pdf>. Acesso em: 14 set. 2025.

FREITAS, Elisete Maria de *et al.* *Marcas na paisagem: Memórias para construir a resiliência no vale do Taquari (RS)*. Editora Univates: Lajeado, RS. 2025.

KREUTZ, Marcos Rogério; MACHADO, Neli Teresinha Galarce. *O povoamento do Vale do Taquari, Rio Grande do Sul*. Editora Univates, Lajeado. 2017.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões. Patrimônio industrial na atualidade. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010 . Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/documentos/livro_4.pdf. Acesso em: 14 set. 2025.

ICOMOS, TICCIH. Carta de Nizhny Tagil. Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial-TICCIH –Brasil. Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa- Faculdade de Ciências e Letras de Assis – Unesp, São Paulo. 2003. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-opatrimonio-industrial/>. Acesso em: 14 set. 2025.

MORAES, Sofia Royer *et al.* Ciência cidadã em desastres hidrológicos: iniciativa aplicada às enxurradas e inundações de setembro de 2023 e maio de 2024 na Bacia Hidrográfica do Rio Taquari-Antas/RS. Boletim Geográfico do Rio Grande do Sul, n. 45, p. 94-122, 2025. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://revistas.planejamento.rs.gov.br/index.php/boletim-geografico-rs/article/view/4616&ved=2ahUKEwjV8tP2w9mPAxUFPkGHV1QAN4QFnoECB4QAAQ&usg=AOvVaw2PqLt0U_pqLhx9UnGAMQ40. Acesso em: 14 set. 2025.

A EXPANSÃO DO COMPLEXO DE PRODUÇÃO DE VACINAS NA FIOCRUZ: PATRIMÔNIO INDUSTRIAL MODERNO E CONTEMPORÂNEO

Bianca Sivolella – biasiv@hotmail.com

Renato da Gama-Rosa Costa – renato.gamarosa@fiocruz.br

Carla Maria Teixeira Coelho – carla.coelho@fiocruz.br

1- INTRODUÇÃO

A expansão territorial da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz) ocorreu desde o início do século XX, quando foi inicialmente estabelecida na cidade do Rio de Janeiro, no bairro de Manguinhos. Atualmente, a instituição está presente em todo o país e em outros países e regiões do mundo, como Moçambique, Portugal e Antártica, por meio de parcerias internacionais. A primeira fase de implementação, no início do século XX, indicou a vocação industrial da instituição, pois alguns dos primeiros edifícios construídos eram destinados à produção de soros e vacinas, configurando o que hoje entendemos como o núcleo industrial original. A segunda fase, uma expansão da instituição no Campus Manguinhos, ocorreu durante a segunda metade do século XX e deu origem ao núcleo industrial moderno (Coelho et al., 2021). Esta fase começou em meio a intensas atividades de pesquisa, ensino e produção no Brasil e no mundo, e teve influência até hoje, tanto nos edifícios em uso quanto em seus arredores, e em seus projetos de requalificação. O foco deste artigo abrange os edifícios do núcleo industrial moderno da Fiocruz, seus arredores e contexto urbano, seu uso e transformações, a partir de uma perspectiva contemporânea. Como estudo de caso, o Pavilhão Henrique Aragão- um laboratório de produção de vacina contra a febre amarela- será utilizado como síntese desse período, considerando as mudanças observadas neste patrimônio em uso e sua futura requalificação. A análise também considera como ocorreu a expansão territorial da instituição e a constituição de núcleos subsequentes.

2- FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O conceito de requalificação de bens culturais tem sido utilizado para descrever a recuperação e valorização de áreas urbanas. Ao discutir os processos de requalificação, Sotratti (2015, p.1) coloca o patrimônio como o elemento central por meio de sua refuncionalização, manutenção e modernização, possibilitando "a inserção de atividades de amplo interesse para a sociedade contemporânea" que contribui para "destacar a identidade local e, ao mesmo tempo, levar áreas dotadas de patrimônio cultural a novas dimensões de desenvolvimento". Nesse sentido, podemos relacionar a requalificação com uma abordagem integrada entre os edifícios, seus arredores, o contexto urbano e a comunidade local.

No Brasil, o desenvolvimento industrial impactou o aumento da população nas grandes cidades. Esse movimento gerou a ocupação de áreas disponíveis na cidade, em muitos casos ao redor de áreas industriais e nas principais rotas de transporte. Nesse sentido, o Campus Manguinhos pode ser entendido como a periferia que foi ocupada, uma vez que sua história tem sua origem conhecida como área de assentamento indígena, posteriormente ocupada por uma fazenda, área de incineração de lixo, e, por fim, pela instituição que existe até hoje. Algumas comunidades foram formadas ao redor do Campus ao longo do tempo, como Manguinhos e Maré. Parte dessa população trabalha em Manguinhos. Com a possível requalificação do campus, espera-se que os moradores do entorno e bairros próximos possam usá-lo como um campus-parque, aberto ao público. Os estudos

sobre a requalificação desses espaços não se restringem à abordagem do edifício isolado, é necessário incluir os arredores mais próximos e seu contexto urbano.

Como nos lembra Geribello (2021, p. 156), quando pensamos em patrimônio industrial, não devemos considerar apenas "edifícios fabris isolados, construídos para abrigar um processo de produção industrial específico. Longe de se limitar a uma única tipologia de edifício, a arquitetura industrial abrange edifícios de diferentes tipos." Edifícios de laboratório são uma abordagem menos comum para o patrimônio industrial, possivelmente porque há poucos exemplos dessa tipologia e possivelmente muitos deles ainda mantêm o uso industrial. Para Schmidgen (2011, p. 2), o laboratório reflete as contradições e tendências de uma sociedade mais industrializada "como uma miniatura de metrópole... combinações e confrontos de homem e máquina, corpo e tecnologia, organismo e mecanismo".

Neste artigo, lançamos a proposta de interseção do patrimônio industrial com a saúde por meio do estudo dos laboratórios de produção. A palavra "laboratório" vem do latim *laboratorium*, onde labor significa "trabalhar". Os primeiros laboratórios eram conhecidos como oficinas de alquimistas, farmacêuticos e metalurgistas, e começaram a ser reconhecidos com o nome de laboratório a partir do século XVII. Os laboratórios de pesquisa que conhecemos dos edifícios escolares, relacionados às disciplinas de química, física e biologia, foram identificados a partir do século XIX (Schmidgen, 2011). No século XX, os edifícios modernos representaram um período de transição, marcado pela transformação e permanência (Geribello, 2021), mas também pela sua condição de laboratório e inovações tecnológicas, como a introdução de salas limpas (Sivolella, 2024).

Conforme afirmado por Kühn (2021), a expansão do tema, ao longo das últimas décadas, do que entendemos como patrimônio cultural contribuiu para o reconhecimento do Patrimônio Industrial. É possível supor que o aumento do interesse pelo Patrimônio Industrial proporciona novos estudos, valorizando temas relacionados a laboratórios de produção de vacinas, considerando aspectos materiais (a localização, os edifícios e os equipamentos) e aspectos imateriais (o saber-fazer e sua importância para a sociedade).

3- METODOLOGIA

A pesquisa incluiu a realização de um levantamento bibliográfico e documental, bem como pesquisa de campo, com o objetivo de apoiar a análise da constituição dos diferentes núcleos industriais da Fiocruz ao longo do tempo. Considerando o impacto das transformações no processo de produção industrial sobre os edifícios e o entorno. Pretende-se contribuir para a reflexão sobre novas possibilidades de ocupação do edifício, dado a iminente transferência do uso atual para outra área no Campus.

4- RESULTADOS

A partir da pesquisa realizada, foi possível reconhecer e propor uma classificação para os centros históricos da Fiocruz como núcleos de produção industrial. O Núcleo Industrial Original inclui os edifícios projetados no início do século XX, que de certa forma apresentavam, ainda que em menor escala, produção industrial. O Núcleo Industrial Moderno, que abrange o Pavilhão Henrique Aragão, representa a segunda geração de edifícios construídos para produção industrial, erguido em meados do século XX. O núcleo mais atual é identificado aqui como Núcleo Industrial Contemporâneo, estabelecido no final do século XX, e o Núcleo Industrial Tecnológico, estabelecido no início do século XXI. Esses Núcleos em uso compõem o Complexo Industrial de Saúde.

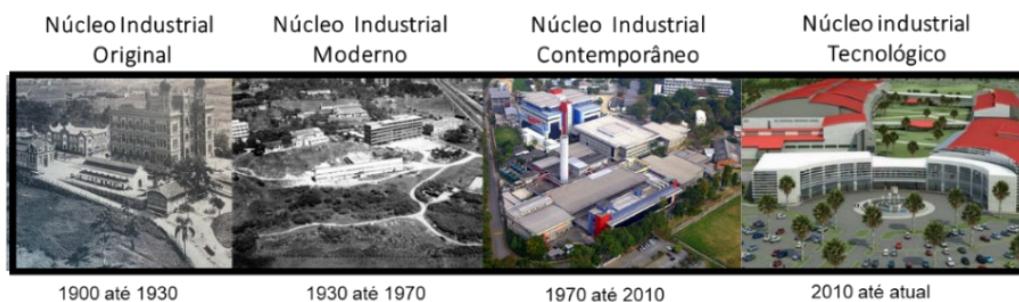


Figura 1: Núcleos industriais para produção de vacinas:
Base Arch- COC e Bio-Manguinhos.

Nos edifícios do núcleo original, muitas atividades foram compartilhadas nos espaços e bancadas de laboratório, semelhante ao que é relatado por Schmidgen (2011) ao descrever a simultaneidade de usos como características dos laboratórios experimentais no início do século XIX. Esses laboratórios teriam sido influenciados pelos franceses, mas também pelos alemães, durante o século XIX, chegando ao Brasil no início do século XX, trazido pelo cientista Oswaldo Cruz e pelo engenheiro-arquiteto Luiz Moraes Jr. Apesar do aumento na produção de vacinas e medicamentos ao longo dos anos, esse volume ainda não era suficiente para exigir espaços dedicados a uma única função, possibilitando usos simultâneos. Mais tarde, quando começaram a planejar edifícios separados, projetados especificamente para uma função, podemos considerar o início de um porte industrial moderno que está mais alinhado com o presente. A fase moderna é marcada pela expansão da produção de vacinas, quando novos edifícios foram construídos no Campus Manguinhos, nomeadamente o Pavilhão Rockefeller, o Pavilhão Henrique Aragão e o Pavilhão Rocha Lima, constituindo o Núcleo Industrial Moderno da Fiocruz. (Coelho et al., 2021).



Figura 2: Núcleo industrial moderno para produção de vacinas.

Fonte: Base Arch- COC.

O Núcleo Industrial Moderno pode ser considerado a transição entre a crença no passado e a esperança no futuro. Entre os três edifícios, o Pavilhão Henrique Aragão concentra essa expressão de transição. Sua posição no tempo também o favorece como uma síntese deste período, localizado entre o Pavilhão Rockefeller, protomoderno, e o Pavilhão Rocha Lima, moderno e exemplar do início da verticalização e uma arquitetura mais comercial e industrializada no Campus.

O Pavilhão Henrique Aragão, projetado por Roberto Nadalutti, foi construído em uma área menos densa do Campus Manguinhos (que, em 1989, foi definido como a Área de Preservação do Campus Manguinhos) e próximo a um dos acessos a uma trilha histórica, amplamente arborizada, conhecida como Caminho Oswaldo Cruz. Como está relativamente longe das vias de alto tráfego que cercam a

área da Fiocruz (Avenida Brasil, Linha Amarela e Avenida Leopoldo Bulhões), e por estar protegido em uma área verde preservada, o prédio não sofre tanto com os efeitos diretos do tráfego de veículos nessas avenidas.



Figura 3: Pavilhão Henrique Aragão imagem área, fachada e espelho d'água, 2011.
Fonte: Fiocruz

Os três edifícios têm em comum seu uso contínuo como laboratórios de produção. As intervenções externas e internas mostram um problema de espaço, planejamento e propósito de uso que é incompatível com as características dos edifícios. Na época em que foram projetados, as demandas técnicas e regulamentares eram menos complexas.



Figura 4: Pavilhão Rockefeller



Figura 5: Pavilhão Henrique Aragão



Figura 6: Pavilhão Rocha Lima

Fonte: Levantamento fotográfico 2024, Sivolella.

Uma diferença entre esses edifícios e as áreas de produção atuais é a falta de pisos técnicos e pés direitos altos o suficiente para acomodar dutos e instalações. As demandas por espaços de produção na Fiocruz se intensificaram nas últimas décadas, determinando a criação de edifícios verticais como ocorre no Centro Tecnológico de Vacinas (CTV), parte do Núcleo Industrial Contemporâneo, e o Complexo Industrial de Biotecnologia em Saúde (CIBS), na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, ultrapassando os limites do campus original da instituição e formando o Núcleo Industrial Tecnológico (Sivolella et al., 2024).

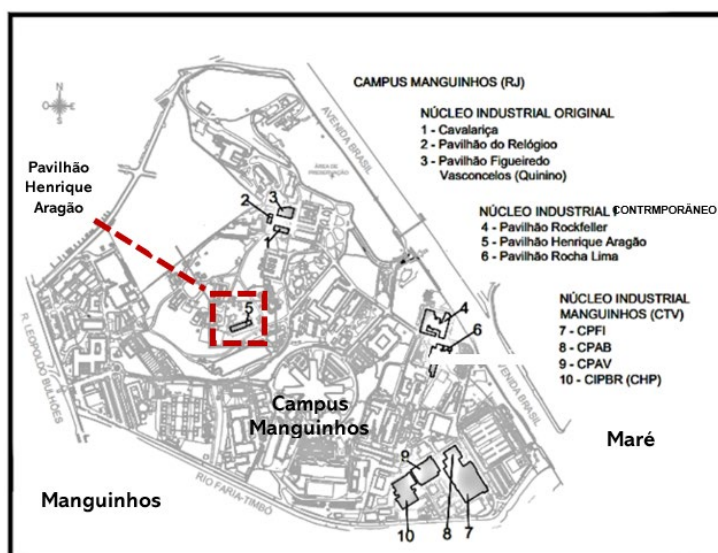


Figura 7: Mapa esquemático do Campus Manguinhos, edifícios em núcleos industriais
Fonte: DHP, Fiocruz.

A falta de compreensão sobre a arquitetura moderna muitas vezes não contribui para seu reconhecimento como patrimônio para a sociedade, e muitas obras de reforma e adaptação são realizadas sem considerar os atributos a serem preservados. Além disso, os edifícios na área industrial da saúde atualmente sofrem com demandas complexas e inovações incrementais, o que nos faz refletir sobre como conciliar uso com preservação (Costa et al., 2014).

Ao longo dos anos, o grau de dificuldade na produção de vacinas aumentou consideravelmente com a invenção de salas limpas; novos sistemas, como automação e HVAC; e equipamentos, exigindo acesso a dados, alto consumo de energia e mais espaço físico. Em paralelo, surgiram demandas de Biossegurança para a análise e tratamento de riscos inerentes às atividades de produção, visando à saúde de humanos e animais, a preservação do meio ambiente e a qualidade dos produtos, utilizando barreiras físicas (antecâmaras e pass-through) como prevenção.



Figura 8 e 9 – CTV, 2018 e 1990. Fonte: Bio-Manguinhos



Figura 10 – Projeto do CIBS, Santa Cruz – RJ
Fonte: Bio-Manguinhos

O patrimônio científico e tecnológico da Fiocruz inclui diferentes áreas industriais, através de uma perspectiva evolutiva do desenvolvimento de núcleos, edifícios industriais, infraestrutura de transporte, indústrias fornecedoras de matérias-primas e insumos. A implantação da Avenida Brasil na década de 1940, por exemplo, facilitou os processos de fornecimento de matérias-primas e saída do produto final, bem como o acesso dos empregados aos laboratórios de produção. A expansão da produção de vacinas na Fiocruz continua até hoje por meio de novos empreendimentos para expandir o Complexo Econômico e Industrial da Saúde no Brasil. Os projetos foram elaborados com o objetivo de aumentar a quantidade e a variedade de vacinas e biofármacos produzidos no país. Esses esforços de produção requerem grandes investimentos financeiros e pessoas treinadas, gerando atualizações tecnológicas comparáveis às existentes em grandes laboratórios no mundo. A questão dos edifícios ou complexos em uso é abordada por Geribello (2021), identificando modificações que ocorrem ao longo do ciclo de vida das indústrias. A autora considera o desenvolvimento tecnológico como uma influência constante para adaptações.

Outros aspectos são as adaptações relacionadas a mudanças de uso para a requalificação do Patrimônio Industrial em cidades contemporâneas. Atualmente, o Pavilhão Henrique Aragão está em processo de tombamento pelo INEPAC (2022), já que foi reconhecido, na última década, como patrimônio industrial moderno, em artigos e publicações. É possível supor que o fato de ainda estar em uso como laboratório de produção atrasou seu reconhecimento como patrimônio. Os edifícios modernos da instituição continuam em uso até os dias de hoje, no entanto, a obsolescência das soluções tecnológicas utilizadas e a necessidade de atualizações, bem como as transformações urbanas diante das novas dinâmicas de ocupação do campus, impactaram a arquitetura desses edifícios, tanto em sua configuração interna quanto em seu volume e entorno. Os resultados da pesquisa realizada indicam que esses edifícios precisam de mudanças em programas com menor complexidade, mantendo assim sua função utilitária sem impactar os atributos que garantem seu valor cultural. Segundo Costa (2014), é necessário aprender com as soluções implementadas após a construção dos edifícios, nos laboratórios, especialmente em relação à arquitetura das instalações, destacando a importância de fornecer espaços (pisos técnicos e shafts), mas também soluções moduladas que podem gerar flexibilidade para futuras intervenções.

5- CONCLUSÕES

O movimento para integrar a instituição com o objetivo de preservação é identificado ao longo da história da Fiocruz, que realiza ações para preservar o Campus, a arquitetura e as coleções (arquivísticas, bibliográficas, museológicas e biológicas). A expansão dos estudos e ações sobre patrimônio moderno aumenta a diversidade de bens culturais requalificados no Campus Manguinhos e sua visibilidade como objetos de apreciação da memória da ciência e da saúde, além de integrá-los ao circuito de visita já existente, que envolve as comunidades de Manguinhos e Maré, e a cidade do Rio de Janeiro



Figura 11 e 12 – Pavilhão Henrique Aragão
 Fonte: Sivolella levantamento fotográfico 2022

Uma questão que surge é que tipo de intervenção deve ser considerada ao analisar os edifícios, uma vez que é um fato que os edifícios se transformam ao longo do tempo (Kuhl, 2021). A função histórica do Pavilhão Henrique Aragão como uma instalação industrial, que atualmente precisa ser repensada, e a proposta para seu uso como patrimônio cultural, nos apresenta o desafio de pensar em soluções que o valorizem como um espaço de memória, mas também de uso requalificado para atividades em uma sociedade contemporânea e em constante mudança.

6 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Coelho, C. T.; Costa, R. G. R.; Zouain, R. S. “**Entre a tradição e a inovação: o conjunto arquitetônico da Fundação Oswaldo Cruz e a produção industrial para a saúde**”. In Menegello, C.; Romero, E.; Oksman, S. (orgs.) Patrimônio industrial na atualidade algumas questões. São Paulo: Editora Cultura Acadêmica, 2021 p. 45- 68.
- Costa, Rodrigo das Neves; Moraes Neto, Jeronimo; Castro, Jorge de Azevedo; **Arquitetura dos sistemas – Estudo de Caso no Projeto do Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Saúde (CDTS/FIOCRUZ)**, III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva, São Paulo, 2014.
- Geribello, Denise Fernandes. “**Arquitetura industrial em uso**”. In Menegello, C.; Romero, E. & Oksman, S. (orgs.) Patrimônio industrial na atualidade algumas questões. São Paulo: Editora Cultura Acadêmica, 2021, 155- 173.
- Kühl, Beatriz Mugayar, **Introdução. Patrimônio Industrial na atualidade algumas questões** – Editora Cultura Acadêmica 2021 p. 13- 37.
- Schmidgen, Henning: **Labor**, in: Europäische Geschichte Online (EGO), hg. vom Institut für Europäische Geschichte (IEG), Mainz 2011.
- Sivolella, Bianca; Costa, R. G. R; Coelho, C. T. **O Pavilhão Henrique Aragão e a Produção de Vacinas na Fiocruz: uma contribuição para o estudo de salas limpas**. III Colóquio Internacional de Arquitetura Assistencial: Sustentabilidade e Humanização. Universidade Federal do Pará, Belém, Pará-Brasi. 2024.
- Sotratti, Marcelo Antônio. **Revitalização**. In: Rezende, Maria Beatriz; Grieco, Bettina; Teixeira, Luciano; Thompson, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete).

MEMÓRIA E MATERIALIDADE: DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS NA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Kamille Lemos Homem da Costa – kamillelemoscosta@gmail.com

INTRODUÇÃO

O Patrimônio Industrial pode ser entendido como um testemunho da história da industrialização e das transformações sociais e econômicas, compreendendo vestígios da cultura industrial que possuem valor, seja ele histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. (TICCIH, 2003)

Segundo Kühl (2009), o patrimônio industrial abrange tanto os aspectos físicos quanto os imateriais, tais como, conhecimentos, práticas e saberes ligados às atividades produtivas da indústria. Isso inclui desde fábricas, equipamentos e paisagens industriais até os saberes técnicos e culturais envolvidos no processo de produção. A discussão sobre o significado histórico desses elementos, sua relevância para a sociedade e os diferentes pontos de vista antropológicos e históricos são essenciais. Esses auxiliam a compreender o porquê de o patrimônio ser preservado, destacando seu impacto nas formas de atuação na sociedade, seja no planejamento urbano, na cultura ou na economia.

Sendo o tema da preservação do patrimônio industrial de interesse crescente nos últimos anos, os estudos acerca do tema ainda são relativamente escassos quando comparados a outros estilos arquitetônicos, como o Gótico e o Clássico, por exemplo. Isso se dá pelo curto tempo de reconhecimento dos vestígios industriais. (Kühl 2009)

Ao mesmo tempo, há um debate teórico sobre a melhor forma de preservar tais bens, equilibrando a conservação material com a salvaguarda de valores simbólicos e históricos. Conceitos como autenticidade e integridade surgem como fundamentos essenciais para guiar as práticas de preservação, respeitando tanto a materialidade, quanto os significados imateriais associados.

O presente estudo problematiza como os conceitos de autenticidade e integridade podem ser aplicados ao patrimônio ferroviário brasileiro. Pergunta-se: de que maneira é possível preservar a memória e os valores culturais associados ao patrimônio ferroviário sem comprometer sua materialidade e significado histórico?

METODOLOGIA

A metodologia usada neste trabalho fundamenta-se em uma abordagem qualitativa, baseada na análise conceitual e histórica dos fundamentos teóricos da preservação do patrimônio. Para isso, buscou-se compreender como os conceitos de autenticidade e integridade foram elaborados, discutidos e reinterpretados ao longo do tempo, em diferentes correntes teóricas do restauro e da conservação com a consolidação de diretrizes internacionais.

O primeiro passo consistiu na revisão teórica das contribuições de autores clássicos como John Ruskin (2004), Viollet-le-Duc (2013) e Cesare Brandi (2019), cujas reflexões estruturam a compreensão moderna da preservação. A análise de suas obras possibilitou identificar visões contrastantes sobre a

intocabilidade do monumento, a legitimidade das intervenções e a valorização da dimensão histórica ou estética da obra, evidenciando como os conceitos de autenticidade e integridade foram sendo problematizados em diferentes contextos históricos.

Em seguida, com a análise dos documentos de Comitês Internacionais de Patrimônio, com destaque para a Carta de Veneza (1964) e o Documento de Nara sobre Autenticidade (1994), permitiu observar de que forma os princípios discutidos por autores fundamentais foram incorporados e ampliados em diretrizes reconhecidas mundialmente. Assim, evidenciou-se a evolução do entendimento da autenticidade, inicialmente centrado na materialidade e nas características originais do bem cultural, até alcançar dimensões mais abrangentes, relacionadas às práticas culturais, às técnicas construtivas tradicionais, à função social e aos significados atribuídos pelas comunidades locais.

A partir dessas bases, foram construídos parâmetros analíticos que orientam a reflexão sobre a preservação do patrimônio industrial e ferroviário brasileiro. Os critérios definidos se organizam em dois eixos principais: a materialidade, que se refere à avaliação das características físicas, das técnicas construtivas e da integridade arquitetônica dos bens; e os valores imateriais, que englobam a memória social, as funções históricas, os significados culturais e os aspectos simbólicos associados ao patrimônio.

Dessa forma, a metodologia aqui proposta, de caráter interpretativo e comparativo, possibilitou articular fundamentos teóricos e documentos normativos a fim de estabelecer uma base conceitual sólida para a discussão da aplicação dos conceitos de autenticidade e integridade nas práticas de conservação e restauro, em especial no contexto do patrimônio industrial e ferroviário.

RESULTADOS

Autenticidade e Integridade

A análise desenvolvida a partir das diferentes correntes teóricas do restauro e das cartas internacionais permitiu compreender como os conceitos de autenticidade e integridade, apesar de consolidados no campo da conservação, ainda encontram desafios significativos quando aplicados ao patrimônio industrial e ferroviário brasileiro.

No eixo da materialidade, foram identificadas que as estruturas ferroviárias frequentemente sofrem com a precariedade de manutenção e com intervenções que desconsideram a sua integridade. Conforme apontado por Ruskin (2004), ao se alterar a matéria física sem legitimidade histórica, apaga-se testemunhos fundamentais da sociedade que os produziu, e ao tentar reconstruir, cria-se um falso histórico, devendo esse ser evitado a todo custo.

Contudo, a prática recorrente em muitas iniciativas de preservação, incluindo no Brasil ainda é marcada por reconstruções estilizadas ou adaptações visando somente a funcionalidade, aproximando-se mais da visão de Viollet-le-Duc (2013), onde é entendido que o restauro deve entregar um edifício "melhor do que o existente". Essa tensão entre a intocabilidade e a recomposição mostra-se particularmente evidente nos casos de estações e galpões adaptados a novas funções, em que o discurso da revitalização muitas vezes se sobrepõe ao compromisso com a autenticidade.

Em relação a valores imateriais, a dimensão simbólica e social do patrimônio ferroviário permanece subvalorizada. Embora Brandi (2019) já tenha ressaltado a indissociabilidade entre a instância histórica e a instância estética da obra, e o Documento de Nara (1994) tenha consolidado a noção de autenticidade como um conceito plural, dependente da participação das comunidades, as políticas

de preservação brasileiras ainda privilegiam o espaço construído em detrimento da memória social. Resultado em processos de restauração que mantêm fachadas e elementos construtivos, mas não asseguram a continuidade das práticas culturais, funções históricas e significados atribuídos pelas comunidades.

A análise dos documentos internacionais evidencia ainda um descompasso entre os parâmetros globais e sua aplicação. A Carta de Veneza (1964), ao afirmar a indissolubilidade entre monumento e história, oferece diretrizes claras de conservação material, mas conceitos rasos sobre a conservação de bens imateriais. Já o Documento de Nara (1994), ao ampliar o entendimento da autenticidade para incluir tradições, funções e o espírito do lugar, apresenta uma abordagem que dialoga com a realidade brasileira. Porém, foi observado que essa perspectiva ainda não foi plenamente incorporada na prática das políticas patrimoniais, que permanecem fragmentadas, excessivamente normativas e pouco aplicadas.

Sendo assim os resultados demonstram que a aplicação dos conceitos de autenticidade e integridade ao patrimônio industrial brasileiro exige uma leitura crítica que vá além da de uma conservação material. Torna-se necessário considerar tanto a integridade física dos bens quanto os valores culturais e sociais a eles associados, assegurando que a preservação não resulte em um processo de “museificação”, mas em uma prática viva e participativa.

Essa discrepância entre teoria e prática reforça a necessidade de políticas públicas mais integradas, que incorporem de fato os avanços trazidos pelo Documento de Nara e que dialoguem com a diversidade cultural brasileira, garantindo a preservação da memória do patrimônio industrial.

Desafios da preservação do patrimônio industrial e ferroviário

O patrimônio industrial e ferroviário brasileiro enfrentam grandes problemas relacionados à desvalorização simbólica, à fragilidade legislativa e à carência de políticas culturais integradas. Culturalmente persiste uma tendência em valorizar bens arquitetônicos de maior monumentalidade ou valor artístico, em detrimento de edificações mais simples, como pequenas estações ferroviárias, galpões e oficinas.

Esses bens, apesar de constituírem registros fundamentais de processos de industrialização e urbanização, permanecem frequentemente marginalizados nas políticas de preservação, tornando-se vulneráveis à deterioração ou à completa destruição. Resultando em lacunas irreversíveis na memória histórica, conforme alerta Mello e Silva (2006), uma vez que, após a perda material, resta inviável qualquer aprofundamento em sua análise histórica e arquitetônica.

Uma coisa é certa: preservar deveria ser uma tarefa urgente dos profissionais de patrimônio industrial, estudiosos e acadêmicos. Por um motivo simples: a destruição do bem imóvel é irreversível. Não se pode estudar, nos detalhes que aqui foram expostos, um objeto que literalmente desapareceu e virou pó. (MELLO E SILVA, 2006)

Outro ponto a ser observado é as fragilidades da legislação de proteção patrimonial que por vezes limitam a efetividade das ações de conservação. Em localidades menores, as normas são superficiais e pouco específicas para o patrimônio industrial, e raramente abarcam a totalidade do sistema ferroviário. Muitas vezes, o tombamento se restringe a edifícios icônicos, como grandes estações,

enquanto estruturas essenciais — armazéns, oficinas, depósitos ou pequenas paradas ferroviárias — permanecem à margem do reconhecimento institucional (RODRIGUES; CAMARGO, 2010).

Essa seletividade reforça a visão nostálgica e monumentalizada do patrimônio, em detrimento da sua dimensão funcional e sistêmica.

Além disso, o uso econômico associado aos imóveis industriais representa um fator de risco para sua preservação. A versatilidade espacial das edificações industriais, marcada por grandes áreas livres e infraestrutura consolidada, somada ao alto valor imobiliário das áreas urbanas onde geralmente se localizam, estimula processos de reutilização e especulação. Como apontam Rodrigues e Camargo (2010), essa característica pode induzir a interpretações equivocadas sobre a originalidade do bem, legitimando substituições que descaracterizam a integridade histórica. Nesse cenário, prevalece a lógica do aproveitamento econômico sobre o reconhecimento do valor cultural.

A análise revelou também a escassez de espaços culturais e de convivência comunitária que promovam o uso social do patrimônio. A ausência de iniciativas voltadas a integrar os bens à vida coletiva contribui para seu afastamento da população, fragilizando a construção de vínculos simbólicos e de identidade local, reforçando a percepção do patrimônio como elemento secundário, pouco funcional e desconectado das necessidades contemporâneas.

Esses desafios revelam a necessidade de estratégias mais amplas e articuladas, que conciliem a proteção legal, o reconhecimento social e o aproveitamento cultural desses bens, assegurando sua permanência enquanto testemunhos históricos e espaços de memória coletiva.

CONCLUSÃO

Por fim, a análise evidenciou que a preservação do patrimônio industrial e ferroviário brasileiro exige um esforço contínuo de aliar conservação material e reconhecimento dos valores simbólicos, sociais e culturais associados a esses bens. E que os conceitos de autenticidade e integridade são fundamentais para orientar essas práticas de preservação, mas sua aplicação no contexto nacional ainda enfrenta lacunas significativas.

Visto que estruturas ferroviárias sofrem com a precariedade de manutenção, reconstruções estilizadas e adaptações utilitárias que fragilizam a integridade documental e comprometem a autenticidade histórica. E a persistente desvalorização de edificações menos monumentais, a seletividade da legislação patrimonial e a ausência de políticas públicas que promovam o uso social e comunitário desses espaços. Contribuem para a perda de bens materiais e para o enfraquecimento da memória coletiva associada ao universo ferroviário.

Conclui-se, portanto, que preservar o patrimônio industrial e ferroviário vai além da simples manutenção de estruturas físicas: trata-se de um processo de ressignificação que deve envolver comunidades, pesquisadores e gestores públicos em torno de uma visão compartilhada. Apenas por meio dessa abordagem integrada será possível assegurar a permanência desse patrimônio como testemunho vivo da história, da cultura e das transformações sociais do país, evitando que se torne apenas um vestígio fragmentado do passado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRANDI, Cesare. Teoria da Restauração., 4reimp, Editora Ateliê Editorial, 2019. Cotia, SP. 261p.
- ICOMOS. Carta de Veneza: Carta Internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios. Veneza, 1964.
- ICOMOS. Conferência de Nara sobre Autenticidade. Nara, 1994.
- ICOMOS – TICCIH. Princípios de Dublin para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial. Dublin, 2011.
- KÜHL, Beatriz. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização. Ateliê Editorial, 2009. 1ªed. 328p.
- KÜHL, Beatriz. Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto. São Paulo: USJT, 2010.
- MELLO E SILVA, Leonardo. Patrimônio Industrial: Passado e Presente Patrimônio Revista Eletrônica do Iphan, v. 4, p 1-5-, 2006. ISSN: 19083965.
- RIEGL, Alois. O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem. 1. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2014.,
- RODRIGUES, A. CAMARGO, M. 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. Disponível em: <https://revistas.usp.br/cpc/article/view/15664>.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti. Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural. 2009. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. doi:10.11606/T.16.2009.tde-11052010-171008. Acesso em: 2025-02-25.
- RUSKIN, John. A lâmpada da memória. In: CHOAY, Françoise. Alegoria do Patrimônio. São Paulo: Editora Perspectiva, 2004. 88p
- TICCIH; First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments, Ironbridge, 1973.
- TICCIH, Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial, 2003.
- TICCIH BRASIL. Carta Manifesto, 2003. <https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-manifesto-2003/>
- VIOLLET-LE-DUC, Eugene E, Restauração. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia, SP. Ateliê Editorial, 4ªed. 2013

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL EM MOÇAMBIQUE.

Eduardo Simba Rashe Jeremias Muachissene⁴⁵ – eduardomuachissene@gmail.com

INTRODUÇÃO

A construção de ferrovias em Moçambique contribuiu de sobremaneira na produção de espaços infraestruturados e novas sociabilidades, integrando povos, culturas e práticas. Este patrimônio atesta a prática sociocultural de muitas populações e suas mutações ao longo do tempo, podendo abrir caminho para não marginalização deste corpus patrimonial.

O processo da construção de vias férreas marcou e continua a marcar alguns espaços da sociedade moçambicana; porém, muitos dos seus elementos e vestígios se perdem sem a devida proteção para o devir cultural coletivo. Que preocupação há no seio da Direção Nacional do Patrimônio Cultural (DNPC) para a gestão dos bens industriais para o entendimento da cultura nacional e sua fruição? Qual é a praticidade dos instrumentos legais para a salvaguarda, estudo e divulgação do patrimônio industrial?

A partir de entrevista às estruturas do pelouro da cultura buscamos compreender o entendimento que existe sobre o Patrimônio Industrial (PI) e propomos a sua proteção. Analisamos de forma pormenorizada as leis-base de preservação cultural para a percepção do interesse com o legado da cultura industrial. A análise não escusa os documentos e normativas internacionais de preservação do PI divulgados pelos organismos internacionais. As ameaças e vulnerabilidade que este patrimônio tem sofrido suscita, cada vez mais, debates, atitudes claras e ações práticas de sua preservação de modo que dele se entenda o contributo existente na dinâmica das sociedades e suas metamorfoses.

Portanto, não são muito claras as estratégias de implementação da Política Cultural, porém, elas destacam a necessidade de articulação do sector público da cultura com o setor privado e a comunidade, e a coordenação com outros setores. Concluimos que a política de preservação cultural tem de atender a atualidade da amplitude conceitual do patrimônio cultural e salvaguardar o patrimônio industrial nacional. E, a patrimonialização destes bens se torna necessário para, não só, a elevação da história e da cultura, mas para memorar os bens representacionais de uma coletividade que vê refletido neles a sua experiência como grupo. Esse reconhecimento, proteção e também reaproveitamento funcional e simbólico das estações ou do conjunto ferroviário deve merecer atenção legal.

1. Políticas de preservação do patrimônio cultural e valorização do patrimônio industrial

As políticas moçambicanas de preservação do patrimônio seguem uma lógica dialética de “lembrar-esquecer” com vistas a criar uma memória que privilegia os aspectos artísticos, estéticos e históricos, nacionais e também de influência internacional. Em contrapartida, muitos outros aspectos, sobretudo imateriais, intangíveis e representacionais, foram ofuscados nesse campo de preservação, especialmente no âmbito do PI. E, ao analisar as leis-base de preservação cultural em Moçambique, procuramos entender se elas se apresentam como construções sociais em que todos participam na sua definição e, igualmente, o seu enraizamento temporal e social.

⁴⁵ Mestre em Patrimônio Cultural e Museologia e, doutorando em História no Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal de Ouro Preto – MG.

As políticas patrimoniais em Moçambique apresentam três intervenientes de preservação do património cultural – (i) o Estado, representado pelos órgãos tutelares de cultura; (ii) os depositários, que podem ser figuras coletivos ou singulares e, (iii) a comunidade. Porém, a ação de cada um deles em prol da salvaguarda dos vestígios industriais passa despercebida e, isso deve preocupar a todos e leva-los a sair de simples intenção à prática preservacionista para o desenvolvimento da (cons)ciência cultural. Apesar dos desafios que se impõem às instituições culturais na sua inserção nas dinâmicas globais e do papel dos órgãos tutelares de cultura na preservação do PI e ferroviário, é fundamental que o país amplie sua concepção de património cultural, reconhecendo os vestígios ou objetos industriais como elementos a serem salvaguardados e promovendo a criação de mecanismos eficazes para sua conservação, estudo e difusão.

É responsabilidade do Estado, segundo a Constituição da República de Moçambique- CRM (2023), a promoção do desenvolvimento da cultura; uma ação que passa pela identificação, registo, preservação e valorização dos bens materiais e espirituais que integram o património cultural moçambicano. Essa legitimação de princípios indica, de certa forma, o quanto as instituições devem estar atentas para atender a esse importante preceito legal.

Com a criação e inauguração do primeiro museu ferroviário em 2015, o país deu um passo em frente na preservação do espólio técnico-industrial e o CFM criou uma abertura para a DNPC se preocupar com este património. Esta iniciativa é fundamental e traduz um avanço da consciência conservacionista do PI que tem de ser levada adiante para uma compreensão acurada dos valores culturais traduzidos, que definem o país e fornecem perspectivas diversas do legado histórico, cultural e da memória da população. Por isso, é importante que as políticas culturais e as instituições de tutela reconheçam e salvaguardem o património cultural que o país possui nas suas variadas categorias e não se ater as categorias clássicas – o património edificado e o património de luta, no caso restrito do nacionalismo moçambicano.

Como mencionado nos Princípios de Dublin (2011), o PI é extremamente vulnerável aos efeitos de uma economia em constante mutação, ficando em risco quando não há reconhecimento e proteção adequados, o que compromete a compreensão dos fenômenos territoriais e populacionais. As cartas internacionais de defesa, proteção, conservação, preservação do património cultural apelam aos Estados signatários que se esforcem na proteção e salvaguarda do património para garantir ao homem o usufruto do que lhe foi herdado do passado, do que constitui memória social, do que constitui história, que agrega valor do esforço humano. Moçambique sendo um país signatário dos respetivos protocolos se vê obrigado a garantir políticas patrimoniais e administrativas de salvaguarda do património cultural na sua amplitude. Não nos esqueçamos das leis existentes que expressam a preocupação com a preservação do património, mas elas devem ter um carácter interventivo, protegendo-o efetivamente contra quaisquer ações humanas danosas e indignas à cultura nacional.

Depreende-se da Resolução nº. 12/97, de 10 de Junho, que a cultura constitui os aspectos criativos; as artes visuais e cénicas; os materiais: vestuário, arquitectura e instrumentos de trabalho; os institucionais: as estruturas económicas, sociais, políticas e militares; os filosóficos: ideias, crenças e valores. O mesmo documento realça que estes aspectos estão em constante interação com novas realidades e experiências; o que possibilita ou permite o estudo, debate e valorização de novas compreensões sobre a realidade moçambicana que se digne registar, tal como nos referimos sobre o PI. O nº. 2, do art. 115 da CRM diz: “o Estado promove a difusão da cultura moçambicana e desenvolve acções para fazer beneficiar o povo moçambicano das conquistas culturais dos outros povos”. Este mesmo dizer consta da alínea b) do nº. 2.2.1 – Objetivos gerais da Política Cultural, da Resolução nº.

12/97, de 10 de Junho. O nº. 1 do art. 3 da lei 10/88, de 22 de dezembro, definido patrimônio cultural como “o conjunto de bens materiais e imateriais criados ou integrados pelo Povo moçambicano ao longo da história, com relevância para a definição da identidade cultural moçambicana”. Muito embora as estruturas industriais e memória laboral não constituem referência das políticas de preservação do patrimônio cultural nacional, não há dúvida que estas estabelecem um fundamental alicerce do conhecimento da cultura do país ao constituírem fatores de modificação espacial e social, levando as populações a adotarem novos e outros estilos de vida e de mentalidades.

A política cultural constitui um contributo para a definição dos contornos da moçambicanidade e um instrumento de regulamentação das atividades governamentais na sua articulação com os demais intervenientes na promoção e desenvolvimento da cultura que corporiza o patrimônio nacional. Qual é o ponto central na compreensão do patrimônio cultural? Se por patrimônio cultural compreendemos que o ponto central é a questão das identidades culturais e das memórias envolvidas, quais olhares e entendimentos podem advir para proteger o patrimônio industrial e ferroviário? Já em 1983, com a intenção de permitir uma melhor expressão cultural e tornar a cultura uma dimensão necessária do desenvolvimento, a Secretaria de Estado da Cultura tinha como objetivo, constante da alínea b) do art. 2 da lei nº. 84/83.

Inventariar, preservar e valorizar o patrimônio cultural do Povo moçambicano, particularmente aquele que constitua elemento da nossa identidade cultural e a que expressa a resistência histórica do nosso Povo à dominação estrangeira e a sua luta pela conquista da independência e soberania.

Era também o objetivo da Secretaria, constante da alínea c) do art. 2., “promover a valorização de todas as manifestações culturais e artísticas do Povo moçambicano, especialmente as que exaltam a construção da nossa Pátria, e a luta pela independência, pela liberdade e pelo socialismo”.

A política cultural apresentada deixa a margem o discurso histórico-econômico que constitui a memória social ordenada pelo saber laboral que se transmitiu por fórmulas práticas, fortemente carregadas de poder econômico civilizatório. Mas, sobre isso, é fundamental a existência de instituições de pesquisas e de conservação podendo ser colectivas ou privadas que garantam, como previa o domínio d) dos objetivos da Secretaria de Estado da Cultura, a pesquisa e adesão às instituições internacionais que prossigam fins de interesse cultural na constante luta contra a perda e contra o tempo. Candau (2012) nos instiga a indagar se acreditamos que possa existir do fragmento (espólio ferroviário) uma memória coletiva quer regional quer local, é preciso nos atentar às especificidades e as experiências vividas. De certo, o espólio ferroviário nos remete à um contexto de experiências individuais e coletivas que impactaram um grosso número de moçambicanos. Aqui manifesta-se dois tipos de representações adstritas a retórica holista- representações factuais ou semânticas. Na primeira está ligada aos factos (eventos, acontecimentos, experiências); e, na segunda se refere ao significado dos fatos. É do nosso conhecimento que “toda memória é uma construção social, como também o é o patrimônio cultural de um país” (PROCHNOW, 2014, p. 141).

Ao olharmos para a alínea b) do nº. 2.2.2, dos objetivos específicos da Política Cultural que visa criar um ambiente favorável à preservação e valorização das tradições nacionais e, bem assim, à apropriação e domínio da ciência e tecnologias modernas em prol do desenvolvimento nacional, podemos admitir que a técnica industrial e o valor técnico-científico da industrialização ferroviária são essenciais para a compreensão do desenvolvimento da cultura técnica adotada pelos ferroviários e o impacto desta para os cidadãos. O patrimônio ferroviário contribui para a compreensão da cultura, sociedade, economia, ambiente e produção de espaços moçambicano e projeção da sua imagem, tornando necessária a preservação desse elemento.

2. DNPC e o patrimônio industrial ferroviário: olhares possíveis de preservação

É sabido que o país muito se esforça na proteção de elementos da cultura folclórica e de elementos do heroísmo moçambicano. Porém, há que se estar atento aos novos entendimentos e abordagens do patrimônio cultural e primar, igualmente, na salvaguarda de bens que carregam valores múltiplos que impactaram a vida das populações. Esses bens pertencentes a cultura técnica requer uma proteção, sob o risco de caírem no esquecimento e subsequente desaparecimento sem memória registrada.

Se a alínea b) do nº. 2.2.2. dos objetivos específicos da Política Cultural visa, também, criar um ambiente favorável à apropriação e domínio da ciência e tecnologias modernas em prol do desenvolvimento nacional, é compreensível que os objetos industriais possam contribuir significativamente para o avanço da ciência e a compreensão dos seus progressos. Assim, preservar o PI representa um passo importante rumo ao progresso do conhecimento e, possivelmente, à melhoria da racionalidade e da compreensão cultural.

O espólio ferroviário constitui um objeto de saber, devendo para tal ser registrado, promovido e valorizado pelo Estado. As épocas históricas que dele se vale saber são criativamente a base de percepção da textura da industrialização e (re)ordenação de uma sociedade economicamente ativa. O corpus legislativo de preservação cultural tem de se articular na defesa e garantia de preservar a totalidade do patrimônio cultural, sua riqueza e diversidade. Isso implica conhecimentos teóricos, metodológicos e pragmatismo institucional para uma conservação real e ativa do PI e ferroviário. Como observa Castriota (2009b), a preservação do patrimônio tem ganhado proeminência atualmente.

O tempo, que se traduz na ideia da eternidade, permite-nos a perceber a distensão temporal do patrimônio, revelando a materialidade e variabilidade cultural manifestadas por uma sociedade ao longo da sua existência. Nele, evidencia-se a pluralidade do tempo real – vivido, testemunhado – no qual se manifesta a sua sucessão. Verdade, porém, a ideia do patrimônio não é o passado, mas o futuro- presente que está a ponto de ser. O tempo elucida no patrimônio marcos importantes que acompanham o desenvolvimento histórico- a novidade, a diferença, a evolução, a resistência, a razão, o agir, a pluralidade, a cultura, a história que se condensam em um futuro. Entendido assim o tempo, nada mais que natural, valorizar e preservar os elementos que o nutre e caracteriza as mudanças, compreendidas como circunstanciais para a caracterização da cultura e da sociedade moçambicana.

Uma visão limitada sobre o patrimônio conduz à hesitação e à incoerência nos processos de gestão e preservação, além de revelar a ausência de percepção crítica ou reflexão sobre o pluralismo que caracteriza este campo. Vivemos um tempo marcado por mudanças constantes, que exige uma observância permanente de valores que não podem desaparecer sem serem claramente percebidos, juntamente com suas implicações para a sociedade — superando, assim, abordagens meramente casuísticas. Seja o patrimônio o pivô de uma política abrangente e envolvente, e é sobre este aspecto onde se deve centrar a visão metodológica de preservação do patrimônio ferroviário, trazendo a práxis da ética de responsabilização da DNPC e órgãos congêneres para a patrimonialização do PI.

CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

A adoção de novos dispositivos legais e interinstitucionais, aliada à atuação prática dos interlocutores, pode favorecer a descentralização das políticas culturais e uma gestão mais eficaz do patrimônio cultural. Contudo, o Estado continua a exercer um papel central nas decisões. Torna-se, portanto, necessária uma coordenação mais atuante sobre as comissões e uma comunicação mais horizontal, de modo a deslocar os centros decisórios das políticas culturais. A poliarquia deve ser entendida como referência central nesse processo, superando abordagens tradicionais de base histórico-estilística, histórico-política, ideológica, estética ou folclórica. É fundamental incorporar outras perspectivas e valores – como os socioeconômicos, socioespaciais, ambientais, estético-metalúrgicos, entre outros – que se justifiquem pela sua relevância no presente e pelo impacto que podem gerar no futuro.

A DNPC deve manter-se atenta à preservação dos bens industriais que tenham influenciado de forma significativa a história econômica, dos transportes, da técnica, da produção de espaços e das novas sociabilidades e realidades em Moçambique, promovendo a sua classificação, salvaguarda e fruição, conforme orientam as cartas internacionais do patrimônio industrial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MOÇAMBIQUE. Boletim da República. **Decreto n.º 84/83**. I Série, n.º 52, de 29 de Dezembro. Cria a Secretaria de Estado da Cultura da República Popular de Moçambique. Maputo: Imprensa Nacional, 1983

MOÇAMBIQUE. Boletim da República. **Lei n.º 10/88**. I Série, nº 51/441, de 22 de dezembro. Aprova a Lei de Protecção Cultural. Maputo: Imprensa Nacional, 1988

MOÇAMBIQUE. Boletim da República. **Resolução nº 12/97**. I Série, n.º 23, de 10 de Junho. Aprova a Política Cultural e Estratégia de sua Implementação. Maputo: Imprensa Nacional, 1997.

ICOMOS & TICCIH. **Princípios conjuntos do Icomos-Ticcih para a conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens de patrimônio industrial**. [Princípios de Dublin]. 17ª Assembleia Geral do Icomos. 2011, [28 de Novembro]. Disponível em ticcih.org/.

MOÇAMBIQUE. Constituição da República. Maputo: Imprensa Nacional, 2023

CANDAU, J. **Memória e Identidade**. 1ª ed., 8ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2021. [Tradução de Maria Letícia Ferreira].

CASTRIOTA, L. B. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume, 2009b.

PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2014. Dissertação. (Mestrado)- Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, 2014.

O USO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: O CONJUNTO ARQUITETÔNICO E PAISAGÍSTICO DA ESTAÇÃO DA STEVENSON- ARAGUARI/MG

Clayton França Carili – claytoncarili@yahoo.com.br

INTRODUÇÃO

O patrimônio industrial é uma das categorias mais recentes a ganhar reconhecimento no campo da preservação. Definido por sua vinculação à história da industrialização, ele abarca fábricas, maquinário, infraestruturas e também sistemas de transporte. As ferrovias, nesse contexto, são um dos principais exemplos de como a técnica, a engenharia e a cultura se encontram para formar um patrimônio que transcende a dimensão material.

O desafio da preservação industrial é evidenciado por (KÜHL, 2008, p. 100).

A grande complexidade da questão do patrimônio industrial se encontra no fato de que ele não se enquadra nas categorias clássicas de 'monumento' ou 'obra de arte', mas, ao contrário, remete-se a um universo de elementos diversos, cujas relações com a história do trabalho e com as comunidades que dele participaram são fundamentais para sua compreensão e valoração (KÜHL, 2008, p. 100).

No Brasil, as ferrovias foram fundamentais para a integração territorial e o escoamento da produção agrícola. Carili (2015) argumenta que o Triângulo Mineiro e o Alto Paranaíba possuem um vasto e significativo acervo de estações ferroviárias, que atuaram como catalisadoras do desenvolvimento e urbanização da região. O autor detalha a quantidade expressiva de edifícios, destacando a importância de sua preservação não apenas como objetos arquitetônicos, mas como elementos históricos e culturais que narram a história da expansão econômica e social da área.

Destaca-se como uma das Companhia férreas que se instalam na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, transformou a economia e o cotidiano das cidades da região. Um dos seus exemplares que ainda resiste ao tempo é a Estação da Stevenson, inaugurada em 1927 que pertence a um conjunto ferroviário localizado na zona rural do município de Araguari – Estação, Casa de Turma, Casa do Funcionário. Entretanto, ao longo das décadas, a estação foi abandonada, vendida em leilão pela FEPASA até ser adquirida pela municipalidade e tombada pelo patrimônio Cultural municipal, passando por sucessivos processos de restauro seguidos de abandono, expondo um dilema recorrente: a conservação e o restauro, quando não acompanhados de uma política de gestão e uso, não conseguem assegurar a vitalidade do bem.

Defende-se que o uso, embora não constitua o objetivo principal da conservação e do restauro, é condição essencial para a permanência do patrimônio e sua integração à vida comunitária.

Como observa Carsalade (2014, p. 503), “sem vida e sem interatividade social, os edifícios se deterioram e são como corpos sem alma”. Esta frase sintetiza o desafio central deste artigo: discutir a importância do uso como elemento que garante a sobrevivência e a relevância do patrimônio cultural e como as políticas públicas interferem positivamente ou negativamente na conservação destes bens e apresenta um novo projeto de conservação e restauro do conjunto.

1. PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

A Carta de Nizhny Tagil (2003), documento do TICCIH, define o patrimônio industrial como os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Esta conceituação amplia o escopo da preservação, incluindo não apenas edifícios fabris, mas também infraestruturas e sistemas de transporte.

Nesta categoria, sistemas de transporte, insere-se o patrimônio ferroviário tão importante para o desenvolvimento de escoamento da produção, como meio de transporte de pessoas e ligação entre as regiões.

Carili (2015) ressalta que o expressivo número de estações ferroviárias na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba é uma consequência direta da tecnologia das locomotivas a vapor. A necessidade de frequentes paradas para o abastecimento de água e carvão exigia a construção de uma infraestrutura robusta e distribuída ao longo da linha férrea, tornando cada estação um ponto vital para o funcionamento e a viabilidade do transporte.

Carili (2015) detalha como a desativação da malha ferroviária e a priorização do transporte rodoviário, a partir da metade do século XX, levaram ao abandono, destacando pontos cruciais:

- Mudança de tecnologia: a substituição das locomotivas a vapor pelas diesel-elétricas e a ascensão da indústria automobilística reduziram o protagonismo ferroviário, levando à retificação das linhas e à desativação de estações.
- Desvalorização e demolição: símbolos de progresso, as ferrovias passaram a ser vistas como “entraves” e demolidas nos centros urbanos.
- Abandono e deterioração: muitas estações foram deixadas “sem dono”, sujeitas ao vandalismo e à ação do tempo.
- Perda da memória e função social: os edifícios perderam seu papel de encontro e conexão, tornando-se ruínas esquecidas, muitas delas em áreas rurais.
- Novas políticas de preservação: a Lei nº 11.483/2007 transferiu os bens ao IPHAN e ao DNIT, buscando preservação, mas para muitos edifícios a medida chegou tarde.

Todo esse contexto levou a perdas irreversíveis deste patrimônio em todo o território nacional incluindo a Região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

A Carta de Veneza (1964) já havia alertado que “a conservação dos monumentos visa salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico” (ICOMOS, 1964, art. 3). Tal princípio, ao ser aplicado ao patrimônio ferroviário, evidencia a necessidade de compreender esses bens como documentos da história técnica e social.

Kühl (1998, p. 45) reforça a importância da autenticidade: “a preservação deve buscar manter a substância material e o significado histórico dos bens, pois somente assim se garante sua integridade cultural”. Este entendimento é crucial para o patrimônio ferroviário, cuja relevância não está apenas na materialidade, mas no valor simbólico e identitário para as comunidades.

Salvador Muñoz Viñas (2005, p. 37) avança no debate ao afirmar que “a restauração é, em essência, um processo de negociação de valores”, no qual aspectos técnicos e demandas sociais precisam ser equilibrados. Ao destacar que o patrimônio só existe enquanto valor atribuído pela sociedade, o autor enfatiza a centralidade da participação comunitária nas decisões de preservação.

Esse é o ponto chave que busco discutir, a importância de atrelar a preservação a participação comunitária nas decisões da preservação uma vez que a comunidade é guardião deste patrimônio.

2. O TRIÂNGULO MINEIRO E A ESTAÇÃO DA STEVENSON

A Companhia Mogiana desempenhou papel fundamental na ocupação e dinamização econômica do Triângulo Mineiro. A ferrovia conectava áreas produtoras ao mercado nacional e internacional, permitindo o escoamento de café, grãos e outros produtos agrícolas. Araguari, em particular, tornou-se um importante entroncamento ferroviário com duas companhias a Mogiana e a Estrada de Ferro Goiás ligando São Paulo, Minas Gerais e Goiás.

Inaugurada em 1927, a Estação da Stevenson atendia à linha Catalão, localizada na zona rural, servindo tanto ao transporte de passageiros quanto ao escoamento da produção agrícola. De acordo com o Dossiê de Tombamento (2007) relatam que a estação era não apenas um ponto de passagem, mas também um espaço de convivência comunitária, reforçando seu valor cultural.

Com a substituição das locomotivas a vapor pelas diesel-elétricas e a ascensão da indústria automobilística, a ferrovia perdeu protagonismo, levando à desativação de muitas estações. Com a modificação do trecho original entre as estações de Ômega e Araguari, a Estação da Stevenson foi substituída por uma nova estação de mesmo nome conhecida como Stevenson Nova ficando o conjunto da estação da Stevenson sem seus trilhos. Com a modificação da linha, construção do novo leito, a estação perdeu sua função e o prédio ficou abandonado sofrendo depredações e intervenções descaracterizadas.

Carili (2015) lista na ficha de levantamento de campo outras datas e eventos importantes do conjunto da estação da Stevenson:

1983- A área foi vendida pela Ferrovia Paulista S/A- FEPASA, concessionária de serviço público e transporte ferroviário, com sede em São Paulo, para Fumio Yoshida.

1984- A área foi adquirida por Masaaki Mitsutake que pretendia abrir uma casa de shows no local. O proprietário fez inúmeras intervenções e depois a abandonou a obra (figura 1)



Figura 1. Conjunto da estação ferroviária após as intervenções descaracterizadoras.

Fonte: Arquivo Público Municipal (2002)

2002- Tombamento do conjunto ferroviário através do Decreto nº 039, de 03 de outubro de 2002;

2006 – Aquisição do Conjunto ferroviário pela Prefeitura Municipal de Araguari.

Em 2007-2008 foi desenvolvido um projeto de conservação e restauro pela arquiteta do Patrimônio Carolina Fernandes Vaz cujo uso previsto devido a localização do conjunto as margens da BR050 seria um local para instalação de um restaurante, espaço museológico e a construção de um anexo, sanitários para apoio ao público.

No final de 2008 foi pleiteada e definida uma verba para execução do projeto através do Ministério do Turismo. Na gestão 2008-2012 foram dada continuidade aos projetos já aprovados e o restauro da Estação da Stevenson concluído em 28 de agosto de 2012, teve contrapartida do município e verbas do Ministério do Turismo, ficando o conjunto restaurado.



Figura 2. Conjunto da estação ferroviária após o restauro.

Fonte: Carili (2012).

Após o processo de restauro, o conjunto ferroviário permaneceu abandonado por aproximadamente cinco anos, período marcado por tentativas frustradas de licitação para sua ocupação. Apesar de ser propriedade municipal, não houve apropriação efetiva por parte do poder público, o que resultou em degradação causada por vandalismo e furtos, culminando na necessidade de novas obras de conservação. Em 2017, a Panificadora Carrijo, registrada como Restaurante Estação Stevenson Ltda., venceu a licitação e iniciou atividades no local, porém o funcionamento foi breve e o imóvel retornou ao controle da municipalidade, que novamente o deixou ao abandono.

Esse duplo processo de inatividade acarretou desperdício de recursos financeiros e de oportunidades de reconhecimento e apropriação do patrimônio pela comunidade. A justificativa recorrente da municipalidade esteve associada ao uso originalmente previsto no restauro — o de restaurante — considerado de baixo interesse público. Entretanto, a inexistência de interessados para tal função não deveria ter resultado no desuso do bem, uma vez que o edifício dispunha de espaços amplos e versáteis, como salão, sanitários, cozinha e Casa do Funcionário, passíveis de adequação para outras atividades culturais, sociais ou administrativas compatíveis com a preservação e vitalidade do patrimônio ferroviário.

Carsalade (2014) afirma que o grande desafio a ser enfrentado pela sociedade e pelos governantes é o esvaziamento dos edifícios históricos que são ocasionados por diversos motivos: pelo abandono, pela substituição por usos inadequados e restritivos, pelo não reconhecimento de seu significado, pela artificialização de seus novos usos.

Um dos principais desafios na preservação do patrimônio ferroviário é a resignificação de suas antigas estações, cuja função original perdeu relevância após a extinção dos transportes de passageiros na década de 1980. Enquanto testemunhos históricos devem ser preservados, é igualmente necessário atribuir-lhes usos compatíveis, capazes de garantir vitalidade e conexão com a sociedade atual. S

Carili (2015), descreve que a maior dificuldade reside na adequação de novos usos e no acesso às estações, muitas vezes situadas em áreas rurais. No caso da Estação Stevenson, entretanto, sua localização privilegiada junto à BR-050 favoreceria a ocupação, o que poderia ter assegurado a conservação do edifício após o restauro. O abandono, contudo, levou a uma nova licitação para sua utilização, que prevê a criação da Fazendinha Stevenson.

O conceito da Estação da Stevenson é a “Parada dos Sentidos”, que conecta o visitante ao território e às tradições mineiras. O projeto une memória ferroviária, cotidiano do interior e arquitetura contemporânea em uma experiência cultural e sensorial. Abaixo podemos observar nas figuras 3, 4 e 5 o estudo preliminar com o conceito, implantação com a definição dos usos e uma perspectiva de parte do conjunto.



Figura 3. Conceito.
Fonte: Carili (2025).

Programa de Necessidades



ESTUDO PRELIMINAR – FAZENDINHA DA STEVENSON

(34)3241-4090

Conjunto arquitetônico e paisagístico da Estação da Stevenson – Araguari/MG

17

Figura 4. Implantação e Usos.

Fonte: Carili (2025).



ESTUDO PRELIMINAR – FAZENDINHA DA STEVENSON

(34)3241-4090

Conjunto arquitetônico e paisagístico da Estação da Stevenson – Araguari/MG

19

Figura 5. Perspectiva do Conjunto.

Fonte: Carili (2025).

3. CONSERVAÇÃO, RESTAURO E DESAFIOS DO USO

A Estação da Stevenson foi restaurada em 2012, recebendo adaptações para restaurante e espaço cultural. Contudo, a falta de um plano de gestão resultou em novo abandono. O caso ilustra o

problema recorrente da preservação patrimonial no Brasil: a realização de obras de restauro sem continuidade de gestão e uso.

Carsalade (2014, p. 503) afirma que “um edifício vivo e participante nos remete a valores maiores e à permanência através de gerações”. Em contraste, os ciclos de abandono da Stevenson revelam o risco de se investir apenas na dimensão física da preservação, ignorando a necessidade de usos que garantam vitalidade.

Kühl (1998, p. 102) alerta que “a intervenção só é justificável quando visa a garantir a continuidade histórica do bem e não a sua reinvenção”. Já Muñoz Viñas (2005, p. 55) lembra que “toda restauração é uma escolha cultural e social, e não apenas técnica”. Tais reflexões evidenciam que a ausência de uma política de ocupação sustentável comprometeu a permanência da estação.

Outros casos brasileiros mostram resultados diferentes. A Estação de Campinas/SP, transformada em espaço cultural, ou o conjunto de Paranapiacaba/SP, que se tornou referência em turismo patrimonial, demonstram que o uso compatível é capaz de assegurar a vitalidade de bens ferroviários. O contraste com Stevenson revela a fragilidade da gestão local.

4. CONSIDERAÇÃO FINAIS

A análise da Estação da Stevenson evidencia que o restauro, quando não articulado a políticas de uso e gestão, resulta em novos ciclos de abandono. O patrimônio industrial ferroviário, pela sua natureza, exige estratégias integradas que considerem a materialidade, os valores sociais e os usos contemporâneos.

O uso não deve ser visto como finalidade exclusiva da preservação, mas como condição necessária à vitalidade do patrimônio. O caso da Stevenson mostra que sem apropriação social não há pertencimento, e sem pertencimento não há preservação.

Experiências internacionais reforçam essa perspectiva. No Reino Unido, diversas estações foram reconvertidas em bibliotecas, cafés e centros culturais. Na Espanha, antigos armazéns ferroviários foram transformados em museus e espaços criativos. Esses exemplos mostram que é possível preservar o patrimônio ferroviário e, ao mesmo tempo, mantê-lo integrado à vida urbana, porém no caso das estações rurais o desafio se torna ainda mais complexo devido a dificuldade de acesso e usos que possam ser definidos para as áreas, no caso do conjunto estudado é uma exceção, pois a estação está às margens da BR050 e tem facilidade de acesso ao local.

Parcerias público privadas são importantes para auxiliar no desenvolvimento de projetos e obras de restauro, porém se não tiverem planos de gestão bem definidos e formas de utilização do local não são garantias da preservação destes bens e participação das pessoas da comunidade no cotidiano destes espaços e sua reinserção como bens patrimoniais.

Com a criação do Projeto da Fazendinha Stevenson e a gestão efetiva deste patrimônio tanto pelo permissionário como pela municipalidade espera-se que com as atividades propostas possibilite a preservação e reinserção deste conjunto ferroviário.

Conclui-se que a preservação eficaz do Conjunto da Estação da Stevenson e de outros bens similares depende de políticas públicas integradas, que articulem conservação, restauro e usos compatíveis.

Apenas dessa forma será possível transformar bens abandonados em patrimônio vivo, contribuindo para a memória coletiva e para o desenvolvimento cultural regional.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARSALADE, Flávio de Lemos. **Sobre o uso dos edifícios históricos: corpo sem alma ou edifício vivo?** Revista CPC, São Paulo, n. 19, p. 497-509, 2014.

CARILI, Clayton França. **As estações ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), 2015.

CARILI, Clayton França. **Estudo preliminar – Fazendinha da Stevenson, Conjunto arquitetônico Paisagístico da Estação da Stevenson.** Araguari, 2025.

ICOMOS. **Carta Internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios (Carta de Veneza, 1964).** Tradução do Iphan. Disponível em:

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta_de_Veneza_1964.pdf. Acesso em: 14 set. 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização.** Cotia: Ateliê Editorial, 1998.

MUÑOZ VIÑAS, Salvador. **Teoría contemporánea de la restauración.** Madrid: Síntesis, 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI. **Dossiê de tombamento da Estação da Stevenson.** Araguari: 2002. P.92.

TICCIH. Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. 2003. Disponível em:

<https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 14 set. 2025.

A HISTÓRIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PEDERNEIRAS ATRAVÉS DA SUA MATERIALIDADE

Naiara Cristine Spiller – naiara.spiller@unesp.br

INTRODUÇÃO

Os processos de industrialização ocorridos no Brasil em fins do século XIX e XX transformaram, não só no contexto nacional, mas no mundo todo, sociedades rurais e agrárias em urbanizadas, e a maneira de consumir, gerando mudanças profundas socioeconômicas. A cultura do café chegou em São Paulo no começo do século XIX, através do Vale do Paraíba, e com o decorrer do tempo ganhou todos os limites da província, sobretudo entre 1870 e 1880, com a ferrovia, que auxiliou na ampliação das fazendas cafeeiras (Cano, 1977). O excedente dos lucros desta produção fora revertido a outras atividades associadas, o que proporcionou uma melhora na infraestrutura de energia e transporte, transformação do sistema bancário e mercador consumidor dos demais setores industriais (Bellingieri, 2003), sendo a maior fatia deste investimento destinado à implantação e crescimento da ferrovia (Cano, 1977).

O crescimento demográfico decorrente dessas mudanças, modificou também a paisagem das áreas mais interioranas de São Paulo, com o aumento das cidades e a implantação das ferrovias, evidenciando-se a Companhia Paulista (Silva, 2014). Como ressalta Mota (2007), a começar pela década de 1860, as linhas de trem vão fundando centros urbanos, favorecendo o crescimento desses, resultado do sucesso da produção cafeeira.

Sob a luz da importância que a ferrovia representou no interior de São Paulo, este trabalho tem como objetivo refletir sobre um dos remanescentes do período comentado, que é a Estação Ferroviária de Pederneiras, contribuindo com as informações já postas por Silva (2014), que é base para vários dados que serão aqui apresentados, junto com as análises desta autora, conforme visita realizada na estação de Pederneiras, em outubro de 2024.

O objetivo deste trabalho é apresentar esta edificação, que não é muito explorada em estudos acadêmicos, e refletir sobre intervenção que sofreu no ano de 2007, demonstrando a importância do aprofundamento de pesquisas sobre patrimônio industrial por parte dos Arquitetos e Urbanistas, que possam servir de base para projetos de restauro.

A Estação de Pederneiras do ponto de vista ARQUITETÔNICO

De acordo com o relatório da Companhia Paulista de junho de 1903 (Companhia Paulista, 1903) o trecho do ramal que passava por Pederneiras já estava em construção, foi inaugurado em 1º de outubro de 1904 e teve seu tráfego aberto em 8 de dezembro do mesmo ano. Conforme o próprio relatório, grande parte da produção dos municípios da região era escoada por esse trecho da linha, auxiliando no desenvolvimento econômico da mesma.

Segundo Silva (2014), a estação originalmente tinha duas plataformas que eram cobertas por uma estrutura de ferro e um edifício acima dos trilhos. Em 1911 a estação de Pederneiras foi reconstruída, a fim de atender as novas funções e expectativas que a Companhia designou para a cidade; conforme explicita Pérez (1918 apud Silva, 2014) esta nova edificação foi inaugurada em fins de 1913 e era considerada uma “construção moderna e uma das mais elegantes da Companhia” (Figura 1).



Figura 1. Estação de Pederneiras em 1913. Fonte: Silva, 2014, p.167.

Conforme a entrevista feita com a diretora de Patrimônio Histórico, Cultural e Arquitetônico da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Pederneiras, Anna Carolina da Fonseca Oliveira, e corroborado com o trabalho aqui usado como base, a estação tinha uma configuração espacial simétrica, traços característicos do Neoclássico. Tendo o vestíbulo como centro, do lado direito estavam a sala de espera, reservado, toailete e o bar, e do lado esquerdo a área do chefe de estação e a bilheteria.



Figura 2. Planta baixa original e de intervenções posteriores da Estação Ferroviária de Pederneiras. Fonte: Silva, 2014, p.177-178.

Segundo Silva (2014) comenta que a disposição dos ambientes encontrada antes das obras de 2007 era diferente do padrão que a Companhia Paulista adotava em suas construções, então propõe que esta versão seria resultado de intervenções posteriores, que não constam nos relatórios da diretoria (Figura 2).

Ao analisar o projeto de intervenção disponibilizado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano, verifica-se que no corpo principal da estação poucas modificações estruturais foram realizadas, com a demolição de pequenas paredes e o fechamento com vidro do acesso à antiga sala de bagagens. A maior intervenção realizada foi a construção de um bloco anexo, no fim da gare, com banheiros e copa (Figura 3).



Figura 3. Foto do anexo construído entre 2007/2008.
Fonte: Da autora, 2024.

Entende-se a necessidade contemporânea para abrigar um novo uso da inserção desses ambientes, assim como das rampas, porém a questão está, no primeiro caso, da réplica do estilo arquitetônico da edificação histórica, e a não diferenciação de materiais nos dois casos, fatos que estão em total desacordo com as diretrizes de restauro mais aceitas, como reversibilidade, distinguibilidade, mínima intervenção e compatibilidade de técnicas e materiais (Kuhl, 2008), além da falta de harmonia do novo com o pré-existente, produzindo um ruído no conjunto arquitetônico.

A estrutura da edificação é de alvenaria de tijolos, seguindo o mesmo padrão das demais estações da região (Silva, 2014), e acessando o subsolo foi possível verificar a utilização de trilhos de trem na estruturação da laje abobadada (Figura 4), que se acredita que seja do mesmo material usado nas paredes, visto que não foi possível realizar uma prospecção no local. Conforme informações de Pérez (1918 apud Silva, 2014), os tijolos e telhas de barros são oriundos da Cerâmica Borsetto, que ficava localizada na mesma cidade de Pederneiras.



Figura 4. Fotos da área do subsolo.
Fonte: Da autora, 2014.

No projeto executado foram feitas algumas pequenas demolições de paredes internas e a construção de um anexo com banheiros e copa, no mesmo estilo de fachada da estação. As gateiras que estavam fechadas com alvenaria de tijolos foram abertas e vedadas com grades, que de acordo com Silva (2014), por conta da ornamentação, provavelmente não segue os modelos originais (Figura 5).



Figura 5. Foto interna das gateiras.
Fonte: Da autora, 2014.

O subsolo está elevado em torno de 2,10 metros do nível da rua, e as gateiras possuem 1,30m (altura) x 1,20m (largura) aproximadamente, mas, em conformidade com a autora já citada, não é possível afirmar que estas são as medidas originais, em função das intervenções realizadas, que serão comentadas aqui em momento oportuno. O porão tinha o objetivo original de ventilar e evitar a umidade por capilaridade (Silva, 2014), porém, na intervenção realizada teve seu uso convertido para abrigar salas e depósitos relacionados às atividades de cultura do município; originalmente também não havia piso naquele local, o chão era composto apenas de terra batida, mas nas obras realizadas foi impermeabilizado com contrapiso e piso tipo cerâmico. Ao acessar este espaço também foi possível visualizar a estrutura sustentadora original do assoalho e dos ladrilhos hidráulicos (Figura 6).



Figura 6. Fotos internas da estrutura do piso do térreo.
Fonte: Da autora, 2014.

No pavimento térreo, foram necessárias várias intervenções no piso, por conta do estado de conservação em que se encontrava (Figura 7); pouco do ladrilho hidráulico original pode ser conservado, então foram feitas peças novas com o desenho similar ao pré-existente, de acordo com a diretora de Patrimônio Histórico, Cultural e Arquitetônico.



Figura 7. Fotos internas de alguns ambientes da estação antes da intervenção de 2007/2008.
Fonte: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Pederneiras.

Para que a população pudesse visualizar os pisos retirados da primeira construção, estes foram colocados em uma das paredes externas, removendo os azulejos que ali estavam (Figura 8). Do ponto de vista da memória é interessante a conservação destes exemplares originais, porém a maneira como isso foi realizado é questionável.



Figura 8. Foto externa ao lado direito do bar, antes da intervenção e na atualidade. Fonte: Foto da direita - Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Pederneiras.
Foto da esquerda – da autora, 2024.

Os assoalhos também foram refeitos, e o piso de placa de cimento externo foi conservado, exceptuando-se na lateral da antiga sala de bagagens, fechada agora por vidro, onde foi assentada cerâmica (Figura 9).



Figura 9. Foto antes da intervenção (foto da direita) e depois (foto da esquerda) com o vidro, forro de PVC branco e piso cerâmico.
 Fonte: Foto da direita- Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Pederneiras.
 Foto da esquerda – da autora, 2024.

Em relação ao revestimento da parede, originalmente era de argamassa lisa e pintura de base de cal; de acordo com Silva (2014), a tinta aplicada na reforma é inapropriada ao tipo de argamassa existente, o que causa eflorescências e outras patologias. Conforme a análise feita in loco para este trabalho, é possível assinalar que se trata de tinta acrílica.



Figura 10. Fotos anteriores a 2007 do forro da estação.
 Fonte: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Pederneiras.

O forro original interno, em concordância com as fotos anteriores a 2007 e com Silva (2014), era treliçado de madeira, com exceção da cozinha e sala de bagagens (Figura 10), porém não foi conservado, sendo substituído por outro forro de madeira, sem seguir o desenho original e sem harmonia entre os ambientes, e gesso acartonado (Figura 11).

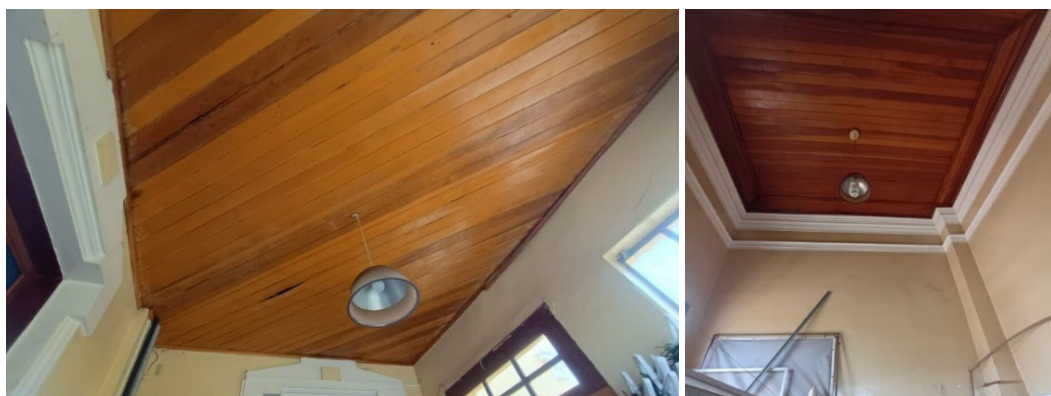




Figura 11. Fotos de alguns ambientes da estação, com diferentes forros aplicados.
Fonte: Da autora, 2024.

Os azulejos assentados nas paredes de todo o edifício são originais, com uma diferenciação de paginação entre área externa e interna (Figura 12 e 13). De acordo com Anna Carolina da Fonseca Oliveira, existem alguns testemunhos orais da população mais antiga da cidade de que esses azulejos foram importados da Alemanha, porém não foram encontrados documentos que comprovem tal afirmação.



Figura 12. Fotos da área externa dos azulejos.
Fonte: Da autora, 2024.



Figura 13. Fotos da área interna dos azulejos.
Fonte: Da autora, 2024.

A questão mais crítica da intervenção sofrida pela estação de Pederneiras é em relação às esquadrias, que foram encontradas degradadas ou em fase de degradação pela equipe projetista, e as novas peças não foram desenvolvidas a partir de um estudo criterioso do que originalmente ocupava aquele espaço. A autora aqui citada e cuja pesquisa é base para esta reflexão, refere-se a um levantamento realizado na década de 1970 pela PLANART (Planejamento e Arquitetura Ltda.), que culminou em um relatório técnico coordenado pelo professor Nestor Goulart Reis Filho, para a recuperação da edificação aqui tratada, que contém informações detalhadas sobre as esquadrias. Conforme explica Silva (2014), e é possível visualizar em algumas fotos anteriores a 2007, as portas e janelas originais possuíam tipos diferentes, compostas por madeira, ferro e vidro.



Figura 14. A Estação Ferroviária de Pederneiras em 1986 e em 2024.

Fonte: Silva (2014).

Contudo, na intervenção feita houve uma padronização de todos os modelos, sem respeito ao pré-existente e sem conexão com a arquitetura, com a supressão de bandeiras e almofadas (Figura 14 e 15). Apesar de adotar um desenho mais simples para as novas esquadrias, a materialidade escolhida é muito próxima encontrada em edifícios de mesma idade, dessa forma, facilmente pode levar os visitantes a acreditarem que se trata das peças originais, tornando-se um falso histórico.



Figura 15. As esquadrias na atualidade.

Fonte: Da autora (2024).

A fachada (Figura 16 e 17) tem uma composição clássica, originalmente pensada para que houvesse uma harmonia entre toda a disposição dos elementos, típico da arquitetura neoclássica no Brasil (Mendes, 2010). A composição é retangular e térrea, seguindo um esquema palladiano do pórtico alinhado a mesma altura do edifício (Mendes, 2010).



Figura 16. Foto da Estação Ferroviária de Pederneiras.
Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo de Pederneiras.

Porém, a inserção de elementos e até ambientes inteiros compostos por ferro não permite que identifiquemos a estação apenas com o Neoclássico brasileiro, e sim com o Ecletismo, estilo em voga no período de construção da estação, dito como oficial da Primeira República, e resultado do aumento do uso de materiais industrializados na construção civil (Moreira, 2007).



Figura 17. Foto da Estação Ferroviária de Pederneiras.
Fonte: Da autora, 2024.

A gare (Figura 18) apesar de conservar o material da primeira construção, foi modificado no ano de 1946, conforme informações do relatório da Companhia Paulista e registros existentes na edificação, com a data; também é possível visualizar nos pilares onde foi realizada a conexão por conta do aumento necessário da altura da cobertura para a passagem dos trens, com a eletrificação da linha.



Figura 18: Foto da gare Estação Ferroviária de Pederneiras.
Fonte: Da autora, 2024.

Conclusão

Apesar da edificação não ser tombada por nenhuma esfera pública, e não haver obrigatoriedade do respeito às diretrizes aqui citadas, é possível afirmar que não houve respeito à história da edificação na intervenção realizada, e isto faz com que parte da história seja perdida. Sem embargo, possibilitou que a Estação fosse ocupada, abrigando até hoje o museu, arquivo e galeria propostos, e é sede da Secretaria de Cultura e Turismo da cidade.

Apesar dos problemas teóricos de projeto em edifícios históricos, concordando com Silva (2014) de que as escolhas projetuais poderiam ter sido mais respeitosas e dispostas com maior critério e baseadas em estudos históricos esmiuçados, entende-se que do ponto de vista do uso e da conservação, da inserção deste representante da memória da cidade no cotidiano das pessoas, a intervenção foi exitosa, já que constantemente a população a utiliza.

À vista disso, compreendendo que o Patrimônio Industrial, mesmo não tombado, representa as formas de construir o passado, as práticas e os processos, assim como as pessoas e os lugares (Kuhl, 2008), são testemunhas do passado (Choay, 2006), e é fundamental que haja um maior empenho no seu estudo antes da realização de obras de restauro. Ademais, tal reflexão suscita a discussão sobre a formação dos arquitetos, por vezes com um foco maior em questões mercadológicas e tecnicistas, deixando como coadjuvante temáticas também importantes na atuação destes profissionais, como teoria crítica de história, de arquitetura e de restauro.

Referências

- BELLINGIERI, J. C. **A indústria cerâmica em São Paulo e a “invenção” do filtro de água: um estudo sobre a cerâmica lamparelli – Jaboticabal (1920-1947).** . Em: V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas. Caxambu-mg: 2003.
- CANO, Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo.** Rio de Janeiro: DIFEL, 1977.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Editora Estação Liberdade, 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.** São Paulo, Ateliê Editorial, 2008.

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura Ferroviária e Industrial**: O caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2007.

MOTA, Paula de Brito. **A cidade de São Paulo de 1870 a 1930**: Café, imigrantes, ferrovia, indústria. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2007.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro**: a formação e o sentido do Brasil. 3ª ed. São Paulo: Editora Global, 2015.

SILVA, Ana Lúcia Arantes da. **A Arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**: Tipologia de Remanescentes de seu Tronco Oeste. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2014.

MENDES, C. VERISSIMO, C. BITTAR W. **Arquitetura no Brasil**: de Dom João VI a Deodoro. 1ed. Imperial Novo Milênio: Rio de Janeiro, 2010.

COMPANHIA PAULISTA. Relatório da directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes para a Assembléa Geral em 30 de junho de 1903.

COMPANHIA PAULISTA. Relatório da directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes para a Assembléa Geral em 30 de junho de 1904.

FOTOGRAFIA E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: A COLEÇÃO METALÚRGICA ABRAMO EBERLE

Rayza Roveda Ataides – rayza.roveda@gmail.com
Francisca Ferreira Michelin – fmichelon.ufpel@gmail.com

INTRODUÇÃO

O objetivo desta comunicação é apresentar e destacar a importância do fundo Metalúrgica Abramo Eberle- que se encontra no Arquivo Municipal João Spadari Adami- bem como relacionar pesquisas que já foram feitas sobre esse fundo, com especial atenção ao conjunto de fotografias que ali se encontram. Raros arquivos no Rio Grande do Sul apresentam acervo tão importante, ainda mais de uma indústria que esteve na origem e crescimento da cidade, hoje a segunda mais populosa do Estado e que configura o eixo Porto Alegre-Caxias do Sul, que une as duas áreas metropolitanas: da Serra Gaúcha a da capital. Há de se esclarecer que poucos são os fundos encontrados com as qualidades do que estamos referindo aqui, sobre tudo no nosso Estado, como já dito. Das qualidades, destaque: o volume documental, a organização e a disponibilização. Mas, também, esclareço que o maior interesse de minha parte é pelo acervo fotográfico desta indústria, em partes, tão representativo do que ela foi.

Assim, esta comunicação apresenta uma das fontes que suportam a investigação que desenvolvo como dissertação de mestrado⁴⁶ sobre a memória do trabalho feminino na antiga Metalúrgica Abramo Eberle (1896-1985), em Caxias do Sul-RS. O trabalho busca compreender o papel das imagens como fonte histórica e instrumento metodológico para os estudos de patrimônio industrial.

Fundada oficialmente em 2 de abril de 1904 pelo imigrante italiano Abramo Eberle, a metalúrgica iniciou suas atividades produzindo artigos de montaria em prata e outros metais. Com o tempo, diversificou sua produção, incluindo talheres, aviamentos e equipamentos industriais, consolidando-se como uma das pioneiras na fabricação de maquinários no Brasil e desempenhando papel estratégico no fortalecimento do setor metalúrgico local e nacional.

O acervo fotográfico que sustenta esta pesquisa foi doado pela própria empresa ao Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, na década de 1980, e reúne mais de 10 mil imagens entre álbuns e fotografias avulsas.

1 A Metalúrgica Abramo Eberle

Em 1884, um ano e meio após chegar ao Brasil, na cidade que hoje conhecemos como Caxias do Sul, a família Eberle (originária de Monte Magrè, Schio, na província de Vicenza, no Vêneto) viu Giuseppe Eberle, pai de Abramo, adquirir uma pequena funilaria. Embora tenha trabalhado por algum tempo na funilaria, Giuseppe não se adaptou à atividade, pois sua verdadeira vocação era a agricultura. Assim, a partir de 1887, a condução do negócio passou para sua esposa, Luígia, também conhecida como Gigia Bandéra ou Luísa Funileira, que conciliava o ofício de funileira com as tarefas domésticas. Na época, com 33 anos, ela cuidava de seis filhos (entre eles Abramo) contando com o apoio da sogra

⁴⁶ Em andamento, junto ao programa de pós-graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural (UFPel) sob orientação da Professora Doutora Francisca Ferreira Michelin. Os agradecimentos são dirigidos ao CNPq, pelo financiamento da pesquisa (PIBPG Ciclo 2024- CHAMADA CNPq Nº 35/2023- Apoio à Pesquisa Científica, Tecnológica e de Inovação: Bolsas de Formação- Modalidade: Mestrado)

“Nonna Catarina”, que faleceu em 1890, aos 84 anos. Foi nesse ambiente que Abramo se destacou desde cedo por sua visão empreendedora. Aos 10 anos, passou a ajudar a mãe e aprendeu com ela as técnicas de funilaria. Relatos de familiares sugerem que anos depois, ao perceber o esforço da mãe, ele teria proposto adquirir a oficina para assumir a responsabilidade. A funilaria foi então vendida a ele por 616\$720 réis, marcando o início de sua trajetória como fabricante e comerciante, com apenas 16 anos de idade. Nos anos seguintes, Abramo expandiu o negócio. Em 1899, já com outros colaboradores, iniciou a fabricação de utensílios domésticos, como baldes, funis, canecas e a famosa lamparina, consolidando os primeiros passos de uma empresa que se tornaria referência no setor metalúrgico (Frizzo, 2019).

Durante a Segunda Guerra Mundial, diante das dificuldades de importação, a empresa expandiu sua atuação iniciando a fabricação de motores elétricos e ampliando suas instalações com um complexo industrial no centro da cidade. Após o conflito, a produção incluiu máquinas domésticas, tesouras e artigos de montaria, consolidando a empresa como referência regional. A partir da década de 1960, com a entrada crescente de capital internacional no país, a metalúrgica passou por processos de fragmentação de estrutura e capital, culminando em sua aquisição pela Zivi-Hércules em 1985, formando o Grupo Zivi-Hércules-Eberle. Entre 1994 e 2003, o grupo reorganizou-se e consolidou a criação da Mundial S.A., que permanece em operação mantendo diversas linhas de produtos sob a marca Eberle. Nesse período, os edifícios centrais, incluindo o complexo MAESA, foram desativados na década de 1990 e posteriormente tombados como patrimônio histórico de Caxias do Sul.

2 A CIDADE DE CAXIAS DO SUL

A cidade de Caxias do Sul, inicialmente conhecida como Colônia Caxias, foi fundada no final do século XIX, a partir da colonização por imigrantes italianos que chegaram à Serra Gaúcha em 1875. Esses imigrantes enfrentaram dificuldades iniciais ligadas à adaptação ao clima, à mata fechada e à agricultura de subsistência. Com o tempo, introduziram técnicas agrícolas, destacando-se pela vitivinicultura, que se tornou marca da região. A partir do início do século XX, Caxias do Sul passou por intensa industrialização, especialmente no setor metalúrgico.

Nesse contexto, a industrialização esteve ligada ao desenvolvimento da cidade e as fábricas absorveram grande contingente de jovens migrantes do meio rural. Segundo Machado (1996), essas trabalhadoras carregavam consigo padrões de submissão herdados do ambiente familiar, ocupando funções de menor prestígio e recebendo remuneração inferior, mas reconheciam no emprego industrial a estabilidade e uma forma de valorização pessoal. Para as famílias imigrantes italianas, o trabalho contínuo desde a infância era valorizado, o que favoreceu a consolidação de um modelo produtivo constante até a década de 1930 e tornou a presença feminina especialmente significativa para o sistema fabril.

3 O ACERVO FOTOGRÁFICO

O Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami tem como missão preservar e disponibilizar documentos oficiais e particulares relevantes para a memória de Caxias do Sul e região. Fundado em agosto de 1976 e inicialmente instalado junto ao Museu Municipal, foi posteriormente transferido para um edifício histórico localizado na Avenida Júlio de Castilhos, onde permanece até hoje. Em 1997, recebeu a denominação atual em homenagem a João Spadari Adami, reconhecido por sua dedicação à história local. João Spadari Adami (1897-1972), filho de imigrantes italianos em Caxias do Sul, iniciou como alfaiate e barbeiro, mas a partir de 1929 passou a coletar documentos e testemunhos sobre a cidade. Fundou o Centro Informativo da História Caxiense, recebendo

pesquisadores e estudantes, e, em 1962, criou a Academia Caxiense de Letras com apoio de Júlio João Eberle. Após sua morte, sua esposa doou o acervo ao Museu Municipal, formando o núcleo do atual Arquivo Histórico (AHMJSA, 2021).

Uma pesquisa realizada por Araújo (2010) identificou que a maior parte de seus usuários tem entre 21 e 30 anos, em geral professores de História e Arquitetura, vinculados a atividades acadêmicas ou de pesquisa. A consulta é frequentemente destinada a trabalhos científicos, muitas vezes sem apoio financeiro. O interesse principal recai sobre textos, fotografias, desenhos e pinturas, com destaque para a Fototeca e os fundos relacionados à história urbana e arquitetônica entre o final do século XIX e início do XX. No caso das imagens, informações como autoria, data, local e contexto do registro são as mais buscadas pelos pesquisadores.

A Coleção Metalúrgica Abramo Eberle, atualmente preservada no Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, é classificada como uma coleção de caráter privado, já que reúne documentação proveniente de uma empresa. Como observa Bacellar (2005, p. 42), “mais usuais são os casos de doação ou venda para arquivos públicos ou centros de documentação, onde podem ser abertos à pesquisa”. No caso da Metalúrgica Abramo Eberle, o acervo foi doado justamente com o propósito de garantir sua preservação e acesso público. É possível que todo o acervo fotográfico conhecido da metalúrgica esteja hoje reunido nessa instituição.

Grande parte dessa documentação da empresa foi doada na década de 1980 ao Arquivo Histórico Municipal, dando origem à “Coleção Metalúrgica Abramo Eberle”. O conjunto reúne diferentes tipos de documentos, entre eles álbuns fotográficos e imagens avulsas, que somam mais de 10 mil registros. As fotografias documentam o cotidiano fabril, retratam empregados e diretores, apresentam as seções de produção, o patrimônio da empresa, além de eventos cívicos, esportivos e celebrações institucionais. Entre os álbuns, destaca-se o mais antigo “Álbum n.º 10- Operários, Seções e Antiga Funilaria”, que abrange o período de 1896 a 1940 e possivelmente foi organizado pelo próprio Abramo Eberle. Esse álbum oferece uma visão detalhada do trabalho e da gestão da fábrica, sendo analisado por Tessari (2013) em sua dissertação de mestrado, que investigou a relação entre imagem, memória e história da metalúrgica, demonstrando como as fotografias reforçavam a narrativa do trabalho organizado e disciplinado, alinhada aos interesses da elite industrial local. As imagens apresentam a divisão de gênero no trabalho: homens executavam tarefas mais pesadas e complexas, enquanto mulheres realizavam trabalhos mais leves, como o polimento de peças (brunir), ilustrado em fotografias de 1906 (figura1) e 1909 (figura 2).



Figura 1. Primeira foto do álbum "n.º 10 – Operários, Seções e Antiga Funilaria", ano de 1906. Autoria: Umberto Zanella. Acervo: AHMJSA



Figura 2. Grupo de mulheres operárias e brunadeiras da Ourivesaria e Funilaria Central de Abramo Eberle & Cia. Caxias, 1909.
Acervo: AHMJA

Outra parte da coleção foi descoberta em 2016 durante a reorganização da biblioteca técnica da Mundial S.A. (Figura 3). O material incluía álbuns, cartas pessoais de Abramo Eberle, livros contábeis e catálogos de produtos, abrangendo desde a fundação da metalúrgica até os anos 2000. Reconhecendo a importância histórica, todo o acervo foi transferido para o Arquivo Histórico Municipal (Marini, 2016).



Figura 3. Biblioteca técnica da Mundial S.A.
Fonte: Jornal Pioneiro

A instituição disponibiliza parte de seu acervo em um site de acesso público⁴⁷. Entretanto, alguns fundos, sobretudo os de caráter privado como a Coleção Metalúrgica Abramo Eberle, exigem consulta presencial e autorização específica para reprodução e uso das imagens e outros documentos. O

⁴⁷ <https://arquivomunicipal.caxias.rs.gov.br/>

sistema de pesquisa organiza diferentes níveis de descrição e contempla documentos da administração pública, institucionais e pessoais, nos mais variados gêneros: textual, iconográfico, cartográfico, sonoro, audiovisual e eletrônico. Desenvolvido pelo Conselho Internacional de Arquivos, o sistema adota normas nacionais e internacionais de descrição arquivística.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo do patrimônio industrial tem avançado ao reconhecer a importância de documentar não apenas máquinas e edifícios, mas também as pessoas que deles participaram, incluindo a presença historicamente invisibilizada das mulheres nos processos produtivos. Diretrizes internacionais, como a Carta de Nizhny Tagil (2003) e a Carta de Sevilha (2018), destacam a necessidade de preservar vestígios materiais e imateriais da cultura do trabalho, reconhecendo seu valor social e a identidade dos trabalhadores.

A fotografia, como registro histórico, vai além de documentar processos produtivos, construindo narrativas que refletem valores de cada época. Na Metalúrgica Abramo Eberle, as imagens desempenham diferentes funções: inicialmente como instrumento de controle e memória institucional, reforçando disciplina fabril e êxito empresarial; depois, como recurso de enaltecimento do progresso industrial e da modernidade local, legitimando o papel da empresa na economia regional. Incorporadas ao acervo do Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami, essas fotografias adquiriram novos sentidos, tornando-se fonte para diferentes abordagens historiográficas. A reunião do acervo fotográfico e dos documentos da Eberle em um mesmo local é especialmente significativa, pois permite compreender o conjunto dessa memória institucional e da vida produtiva da empresa, possibilitando análises mais completas sobre suas práticas, organização e o papel das pessoas que nela trabalharam.

Dessa forma, no estudo do patrimônio industrial, a fotografia atua simultaneamente como fonte histórica, instrumento de memória coletiva e recurso metodológico, permitindo analisar além dos objetos e espaços.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami. **Um barbeiro e alfaiate que tornou-se historiador autodidata e patrono da instituição, 2021**. Disponível em:

<https://sites.google.com/view/arquivohistoricojsa/in%C3%ADcio/jo%C3%A3o-spadari-adami>

ARAÚJO, Fernanda da Costa Monteiro; DE BARROS, Bárbara Moreira Silva. **Arquivos e feminismo:: O acervo de maria lacerda de moura**. História e Cultura, v. 11, n. 1, p. 137-154, 2022.

ARAÚJO, João Cândido Graça. **Estudo de usuários do Arquivo Histórico Municipal de Caxias do Sul: João Spadari Adami**. 2010.

BACELLAR, Carlos. **Uso e mau uso dos arquivos**. In: PINSKY, Carla B. (Org.). Fontes históricas. São Paulo: Contexto, p.23-80, 2005.

CARTA DE SEVILHA DE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. 2018. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-de-Sevilla-de-PatrimoniIndustrial-febrero-2019.pdf>

CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL. 2003. Disponível em:

<https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>

FRIZZO, Rubia Ana Mossi. **Maesa Poema Arquetônico: patrimônio histórico e sua dimensão econômica, turística e social**. Caxias do Sul, RS: Editora São Miguel, 2019.

MACHADO, Maria Abel. **O trabalho feminino na indústria de Caxias do Sul-1900/1930**. Estudos Ibero-Americanos, v. 22, n. 2, p. 177-194, 1996.

MARINI, Bruna. Acervo da Eberle é doado ao Arquivo Histórico. *Jornal Pioneiro*, Caxias do Sul, RS, 16 de agosto de 2016. **Pioneiro Memória**. Disponível em:
<https://gauchazh.clicrbs.com.br/pioneiro/cultura-e-lazer/memoria/noticia/2016/08/acervo-da-eberle-e-doado-ao-arquivo-historico-7280434.html>

TESSARI, Anthony Beux. **Imagens do labor: memória e esquecimento nas fotografias do trabalho da antiga metalúrgica Abramo Eberle (1896-1940)**. 2013. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

MEMÓRIA E PRESERVAÇÃO: ANÁLISE CRÍTICA DAS PROPOSTAS DE PRESERVAÇÃO NA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

Willian da Silva – willian_silva@usp.br

INTRODUÇÃO

Além de impulsionar a economia, a ferrovia moldou a organização espacial das cidades e deixou marcas profundas na memória coletiva e na identidade regional. Contudo, com a desativação de grande parte das linhas, o patrimônio ferroviário passou a enfrentar um processo de abandono e deterioração. Nas últimas décadas, diferentes iniciativas de preservação foram propostas em municípios servidos pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB). Entretanto, tais ações concentraram-se majoritariamente nos edifícios de passageiros e administrativos, desconsiderando outros componentes essenciais dos complexos ferroviários — como pátios de manobra, caixas d'água, oficinas, cabines de sinalização e trilhos. Diante desse cenário, o presente artigo analisa criticamente as tentativas de preservação do patrimônio ferroviário vinculado à EFNOB, destacando fragilidades, contradições e implicações para a memória urbana e regional. O objeto de estudo compreende as propostas de preservação desenvolvidas nos municípios de Bauru, Araçatuba, Mirandópolis e Andradina, em São Paulo, e em Miranda, no Mato Grosso do Sul. O método de investigação adotado baseou-se em pesquisa documental e bibliográfica, complementada por uma análise comparativa entre as iniciativas locais de preservação e os princípios definidos em documentos internacionais de referência para a conservação do patrimônio industrial, como a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011).

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO nas cidades do noroeste paulista

Este trabalho teve início a partir de uma citação de Meneses (1996, p. 88), que ressalta que “privilegiar o centro é se descompromissar com o que não é central”. Com base nessa reflexão, pretende-se investigar algumas cidades do Noroeste Paulista, observando como as propostas de preservação focadas apenas nos edifícios de passageiros das estações revelam um descompromisso com os demais elementos desses complexos ferroviários. As análises estão apresentadas nos subcapítulos a seguir.

O patrimônio ferroviário de Mirandópolis

A proposta de transformação da Estação Ferroviária de Mirandópolis em Centro Cultural, divulgada pela Prefeitura Municipal (2013), abre espaço para reflexões sobre os limites e contradições das políticas de preservação do patrimônio ferroviário. De acordo com Meneses (1996; 2009), muitas ações de preservação no Brasil assumem caráter fetichizado e massificado: fetichizado, ao atribuir valor intrínseco ao edifício de passageiros, desvinculado de sua função original; e massificado, ao padronizar a destinação das antigas estações como centros culturais, sem levar em conta suas especificidades históricas e materiais.

No município de Mirandópolis existem duas estações ferroviárias: a Estação Ferroviária de Mirandópolis, situada na área central, e a Estação Ferroviária Machado de Melo, localizada no Distrito de Amandaba, a cerca de 10 km da sede municipal. Contudo, apenas a Estação de Mirandópolis

apresenta registros e iniciativas voltados à preservação. Já a Estação Machado de Melo (FIGURA 1) enfrenta a ausência de intervenções e de manutenção, encontrando-se sem cobertura, portas e janelas, além de apresentar danos na alvenaria que comprometem sua integridade material.



Figura 1. Estação Ferroviária Machado de Melo.
Fonte: *Web Site Blog Spot Ana Caldato* (2017).

Contudo, mesmo que a preservação tenha sido centrada apenas na Estação Ferroviária de Mirandópolis (FIGURA 2 e 3), as análises demonstram que essas ações contribuíram para a descaracterização do edifício, uma vez que não seguiram os princípios internacionais de conservação do patrimônio industrial. Documentos como a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003, p. 11) e os Princípios de Dublin (TICCIH–ICOMOS, 2011, p. s/p) orientam que “os novos usos devem preservar os materiais originais, bem como os esquemas de circulação e funções produtivas”. No entanto, as alterações realizadas no edifício desconsideraram essas diretrizes, modificando significativamente os espaços e adaptando-os de forma incompatível com sua configuração original.

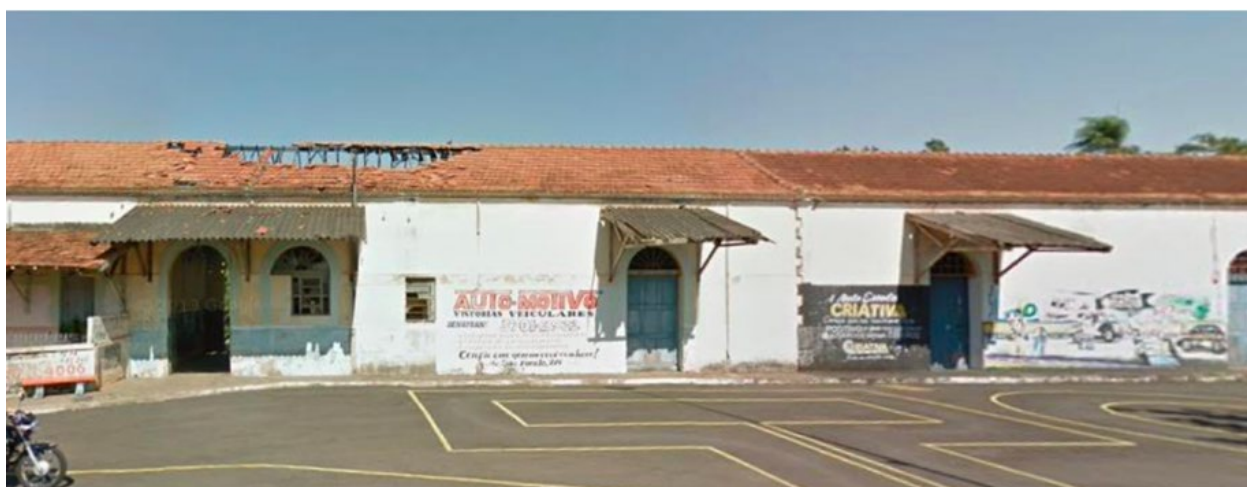


Figura 2. Estação Ferroviária de Mirandópolis.
Fonte: *Google Street View* (2017).



Figura 3. Estação Ferroviária de Mirandópolis.
Fonte: *Google Street View* (2024).

O patrimônio ferroviário de Araçatuba

Segundo estudo de Fiorin (2013), o complexo ferroviário de Araçatuba é composto por duas estações: uma localizada na área central (FIGURA 4) e outra fora do perímetro urbano (FIGURA 5), acompanhadas de oficinas, vagões e trilhos. No entanto, observa-se um progressivo processo de deterioração desde a estação construída na década de 1960 e nos demais equipamentos ferroviários.



Figura 4. Estação Ferroviária de Araçatuba (1963).
Fonte: *Google Street View* (2024).



Figura 5. Estação Ferroviária de Araçatuba (1990).
Fonte: Fiorin, 2018.

Dentro desse complexo ferroviário, apenas a residência do engenheiro-chefe da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), Marechal Cândido Rondon, foi preservada (FIGURA 6). Atualmente, o edifício abriga o Museu Histórico e Pedagógico Marechal Rondon. Segundo o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT (2017), a preservação se justificou pelo fato de a residência se distinguir das demais casas da vila ferroviária, apresentando um tratamento arquitetônico mais sofisticado.

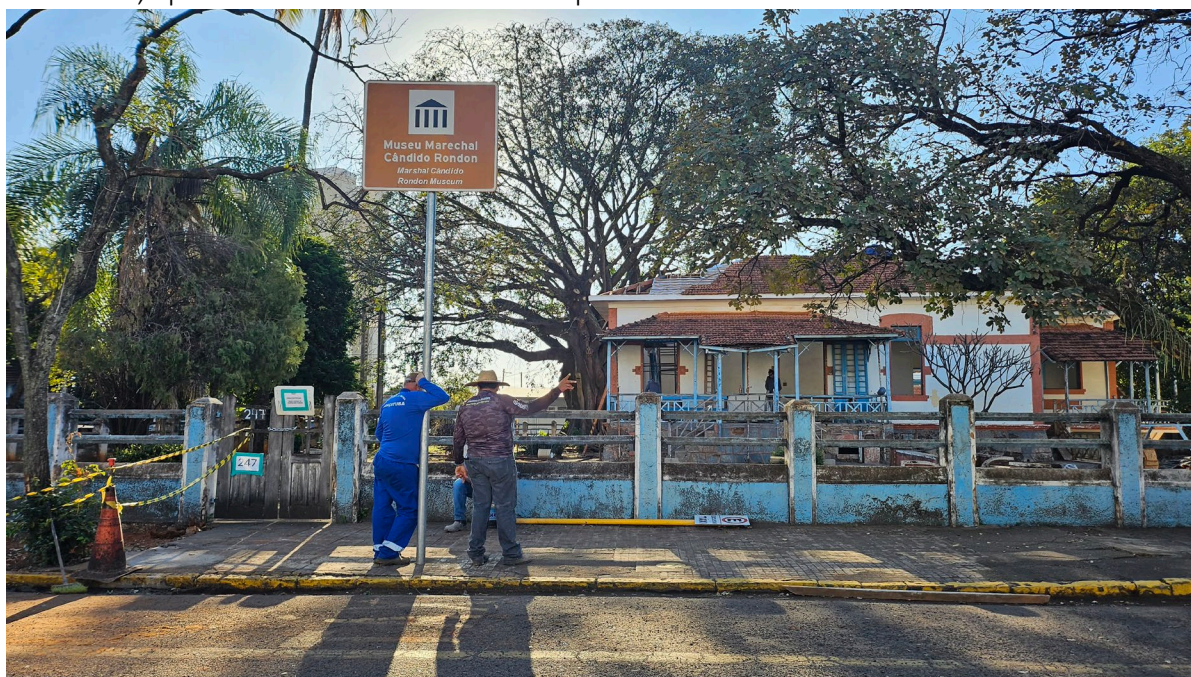


Figura 6. Museu Marechal Cândido Rondon.
Fonte: Autoria própria (2025).

Apesar da centralidade atribuída ao Museu Rondon, Fiorin (2018) evidencia a existência de outros equipamentos ferroviários significativos no município, como as duas estações ferroviárias, a vila ferroviária e os próprios vagões da EFNOB. No entanto, devido à ausência de intervenções e à falta de proteção, parte dessas estruturas encontra-se em estado de abandono ou sofreu demolições parciais. Uma perda significativa destacada por Fiorin (2018) foi a demolição de parte da vila ferroviária para dar lugar ao terminal de ônibus.

Por meio de um levantamento complementar realizado no *Google Street View* (2024), também foi possível observar que atualmente, parte da vila ferroviária também abriga serviços públicos municipais, enquanto outras casas foram convertidas em residências ou estabelecimentos comerciais (FIGURA 7). Diante disso, observa-se que os usos parecem ser colocados em primeiro plano, enquanto a preservação surge apenas como consequência, sem um plano abrangente de salvaguarda do conjunto. Essa dinâmica resulta na descaracterização e no comprometimento da paisagem da vila ferroviária, originalmente estruturada como conjunto.



Figura 7. Vila ferroviária em Araçatuba.
Fonte: *Google Street View* (2024).

O patrimônio ferroviário de Andradina

De acordo com o *Web Site* da Prefeitura Municipal de Andradina (2021), a estação ferroviária foi o primeiro prédio tombado como patrimônio histórico da cidade, sendo reconhecida como a construção que originou o município, e atualmente abriga o Centro Cultural Pioneiros (FIGURA 8). Contudo, não há registros de intervenções voltadas a outros elementos do complexo ferroviário, como oficinas, pátios, cabines de sinalização ou trilhos, conforme análise da matéria publicada pelo *Web Site* do Jornal Folha Regional (2011).

Um exemplo de negligência em relação ao complexo ferroviário no município pode ser observado a partir da retirada de vigias e cancelas nos cruzamentos ferroviários (FIGURA 9 e 10), anunciada pelo *Web Site* da Prefeitura Municipal de Andradina (2022). A medida foi justificada como forma de aumentar a visibilidade dos transeuntes e motoristas, substituindo o uso desses equipamentos por campanhas educativas e ações de mídia. No entanto, tais dispositivos eram fundamentais para garantir a segurança durante o período de operação ferroviária, o que contribui para levantar questionamentos sobre a necessidade de sua remoção em vez de sua contínua utilização. Além disso, conforme reportado pelo *Web Site* do Jornal Impacto Online (2017), o prefeito Jamil Ono planejou

desviar os trilhos do centro da cidade para uma área mais distante, seguindo modelo semelhante ao adotado em Araçatuba entre as décadas de 1980 e 1990. Esse movimento também levanta questionamentos sobre a preservação, uma vez que os trilhos foram elementos determinantes para o surgimento e crescimento da cidade.



Figura 8. Estação Ferroviária de Andradina
Fonte: *Web Site* do Jornal Hoje Mais (2025).



Figura 9. Demolição de vestígios ferroviários em Andradina.
Fonte: *Web Site* da Prefeitura Municipal de Andradina (2022).



Figura 10. Demolição da cabine de sinalização em Andradina.
Fonte: *Web Site da Prefeitura Municipal de Andradina (2022)*.

O patrimônio ferroviário de Bauru

No Museu Ferroviário Regional de Bauru, observa-se novamente a lógica de compromisso com os edifícios centrais e descompromisso com a edifícios que se localizam na periferia desses interesses. As intervenções da Prefeitura concentram-se apenas no antigo prédio administrativo da EFNOB, enquanto outros equipamentos essenciais ao funcionamento do entroncamento ferroviário — como a estação central, a cobertura da plataforma, trilhos e vagões estacionados (FIGURA 11) — permanecem sem preservação (*WEB SITE DA UNESP TUPÃ, 2024*).

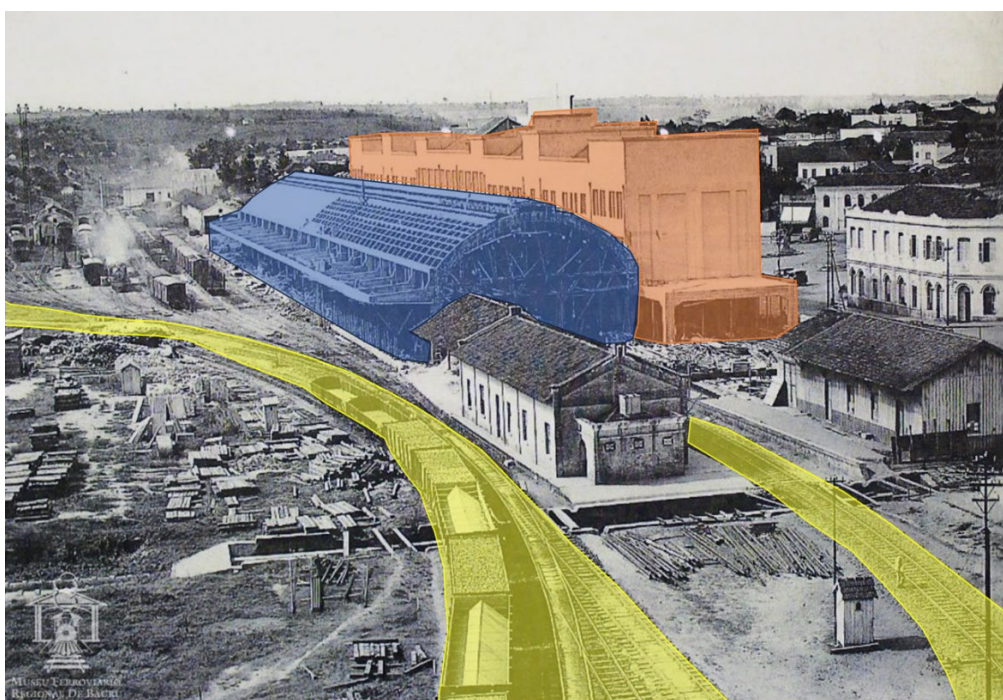


Figura 11. Estação Central de Bauru.
Fonte: *Web Site Unesp Tupã (2024)*, editado pelo autor (2024).



Figura 12. Estação Central em Bauru.
Fonte: *Web Site Revista Ferroviária* (2022).



Figura 13. Vagões abandonados na estação de Bauru.
Fonte: *Web Site G1* (2018).



Figura 14. Trilhos e vagões da estação de Bauru.
Fonte: *Web Site G1* (2018).

As análises comparativas, realizadas a partir de imagens disponibilizadas pelo *Web Site Meu Tour 360* (2024), evidenciam o contraste entre o bom estado de conservação do local onde hoje se situa o museu, com o estado de abandono de outros equipamentos do complexo ferroviário que não foram preservados. A estação central, apesar de ocupar posição de destaque nas exposições do museu (FIGURA 15), permanece sem qualquer ação de restauração, o que suscita a seguinte questão: por que um edifício de tamanha relevância histórica é preservado apenas em fotografias e não em sua materialidade?



Figura 15. Museu Ferroviário Regional de Bauru.
Fonte: *Web Site Meu Tour 360* (2024).

O patrimônio ferroviário de Miranda

O município de Miranda, no Mato Grosso do Sul, possui similaridade com o caso apresentado no município de Mirandópolis. Em Miranda, existem duas estações ferroviárias: a Estação Ferroviária de

Miranda (FIGURA 16), localizada no centro da cidade, e a Estação Ferroviária de Agachi (FIGURA 17), localizada na zona rural (*WEB SITE CORREIO DA MANHÃ*, 2022, p. s/p). Porém, apenas a Estação de Miranda, localizada na área central, foi tombada e preservada como patrimônio histórico (*WEB SITE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS*, 2022).

Enquanto a Estação localizada no centro de Miranda abriga a Secretaria de Turismo e apresenta bom estado de conservação, a Estação de Agachi, localizada na área rural do município, apresenta péssimo estado de conservação, agravado desde a interrupção do transporte de passageiros na década de 1990 (*WEB SITE FOLHA DE SÃO PAULO*, 2022). Imagens divulgadas pelo canal Sucatas Eletrônica e Entretenimentos (2023) no *YouTube* revelam sérios problemas na cobertura, ausência de portas e janelas, além de deterioração da edificação. Além disso, a antiga caixa d'água, fundamental para o abastecimento das locomotivas a vapor, também permanece abandonada (FIGURA 17 e 18).



Figura 16. Estação Ferroviária de Miranda.
Fonte: *Google Maps* via Luis Kantek (2023).



Figura 17. Estação Ferroviária de Agachi.
Fonte: *Youtube* Canal Sucatas e Entretenimentos (2023).



Figura 18. Interior da Estação Ferroviária de Agachi.
Fonte: Youtube Canal Sucatas e Entretenimentos (2023).

CONCLUSÕES

A análise das tentativas de preservação do patrimônio ferroviário vinculado à EFNOB permitiu constatar um padrão recorrente: a centralidade das ações em edifícios de passageiros e administrativos, em detrimento de outros elementos igualmente fundamentais para a compreensão da ferrovia como sistema integrado. Essa seletividade tem resultado em processos de descaracterização, abandono e deterioração de pátios de manobra, caixas d'água, cabines de sinalização, túneis, pontes e vilas ferroviárias, revelando um compromisso restrito com a memória ferroviária. O estudo dos casos de Mirandópolis, Araçatuba, Andradina, Bauru e Miranda evidenciou que, embora alguns edifícios tenham sido preservados e adaptados com funções culturais, grande parte do patrimônio permanece negligenciada. Em muitos casos, as intervenções ignoram os princípios científicos orientados pela Carta de Nizhny Tagil (2003) e pelos Princípios de Dublin (2011), resultando em práticas empíricas que colocam o reuso em primeiro plano. A adoção de uma abordagem mais abrangente e científica pode contribuir para a valorização integral da ferrovia, evitando o apagamento de narrativas e garantindo que esses espaços sirvam de suporte para novas interpretações, memórias e usos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADINA. **Fonte luminosa do Centro Cultural volta a funcionar depois de mais de uma década.** Prefeitura de Andradina, 2021. Disponível em: <https://www.andradina.sp.gov.br/portal/noticias/0/3/9635/fonte-luminosa-do-centro-cultural-volta-a-funcionar-depois-de-mais-de-uma-decada>. Acesso em: 25 nov. 2024.
- CALDATTO, Ana. **A pequena Amandaba com sua estação de trem.** Ana Caldatto: Patrimônio e Memória, 2017. Disponível em: <https://anacaldatto.blogspot.com/2017/03/a-pequena-amandaba-com-sua-estacao-de.html>. Acesso em: 25 nov. 2024.

- CANAL SUCATAS ELETRÔNICA E ENTRETENIMENTOS. **Não esperava por isso! Estação Ferroviária Abandonada Agachi – Miranda MS**. YouTube, 17 jul. 2023. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=6azbAs7_KjY. Acesso em: 25 nov. 2024.
- CARTA DE NIZHNY TAGIL sobre o patrimônio industrial. TICCIH, 2003. Disponível em: <http://www.ticcih.org>. Acesso em: 25 nov. 2024.
- CONDEPHAAT. **Conjunto Ferroviário Central de Araçatuba**. Condephaat.sp.gov.br, 2017. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/conjunto-ferroviario-central-de-aracatuba/>. Acesso em: 25 nov. 2024.
- CORREIO DA MANHÃ. **Estação do Trem da Morte no Pantanal sobrevive em meio ao caos do bioma**. Disponível em: <https://www.correiodamanha.com.br/brasil/13740-estacao-do-trem-da-morte-no-pantanal-sobrevive-em-meio-ao-caos-do-bioma/index.html>. Acesso em: 25 nov. 2024.
- ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Estação Ferroviária de Miranda (MS)**. 2022. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/miranda.htm. Acesso em: 25 nov. 2024.
- FIORIN, Evandro (Coord.). **Cidades do Noroeste Paulista: patrimônio e marginalidade ao longo dos antigos leitos férreos**. 1. ed. Tupã: ANAP, 2018. Recurso eletrônico.
- FIORIN, Evandro. **Território de rastros: um caminho pelas transformações urbanas de Araçatuba-SP**. Caderno Prudentino de Geografia, 2014. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/2316>. Acesso em: 24 nov. 2024.
- FOLHA DE S. PAULO. **Estação do Trem da Morte no Pantanal sobrevive em meio ao caos do bioma**. 2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/blogs/sobre-trilhos/2022/06/estacao-do-trem-da-morte-no-pantanal-sobrevive-em-meio-ao-caos-do-bioma.shtml>. Acesso em: 25 nov. 2024.
- FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. Recife, 2017. 263 f.
- G1 BAURU E MARÍLIA. **Vagões são retirados da estação ferroviária de Bauru e levados para SP**. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/vagoes-sao-retirados-da-estacao-ferroviaria-de-bauru-e-levados-para-sp.ghtml>. Acesso em: 25 nov. 2024.
- GOOGLE MAPS. **Estação Ferroviária de Miranda**. Google, 2023. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 4 set. 2025.
- GOOGLE STREET VIEW. **Estação Ferroviária de Araçatuba**. Google, 2024. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 4 set. 2025.
- GOOGLE STREET VIEW. **Estação Ferroviária de Mirandópolis**. Google, 2017. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 4 set. 2025.
- GOOGLE STREET VIEW. **Estação Ferroviária de Mirandópolis**. Google, 2024. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 4 set. 2025.
- GOOGLE STREET VIEW. **Vila ferroviária em Araçatuba**. Google, 2024. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 4 set. 2025.
- HOJE MAIS. **Estão abertas inscrições para a Oficina de Artesanato em Andradina**. Hoje Mais Andradina, 2025. Disponível em: <https://www.hojemais.com.br/andradina/noticia/geral/estao-abertas-inscricoes-para-a-oficina-de-artesanato-em-andradina>. Acesso em: 25 set. 2025.
- HOJE MAIS. **Retirada de trilhos foi abandonada após Prefeitura pagar quase R\$ 300 mil por projeto inacabado**. Hoje Mais Andradina, 2024. Disponível em: <https://www.hojemais.com.br/andradina/noticia/geral/retirada-de-trilhos-foi-abandonada-apos-prefeitura-pagar-quase-r-300-mil-por-projeto-inacabado>. Acesso em: 25 nov. 2024.
- ICOMOS-TICCIH. **Princípios conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial: "Os Princípios de Dublin"**. Aprovados na 17.ª Assembleia Geral do ICOMOS, 28 nov. 2011. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2024.

JORNAL FOLHA REGIONAL. **Reforma do Centro Cultural começa na semana que vem.** Jornal Folha Regional, 2011. Disponível em: <https://jfolharegional.com.br/mostra.asp?noticias=9081>. Acesso em: 25 nov. 2024.

JORNAL IMPACTO ONLINE. **Governo de Andradina consolida tratado para retirada dos trilhos do centro da cidade.** Jornal Impacto Online, 2017. Disponível em:

<https://jornalimpactoonline.com.br/?url=cidades/governo-de-andradina-consolida-traado-para-retirada-dos-trilhos-do-centro-da-cidade>. Acesso em: 25 nov. 2024.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/documentos/livro_4.pdf. Acesso em: 25 nov. 2024.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra. **O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas.** In: Anais do I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Ouro Preto: IPHAN, 2009. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/MENESES_Ulpiano_O-campo-do-patrimonio-cultural---uma-revisao-de-premissas.pdf. Acesso em: 25 nov. 2024.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. **Os usos culturais da cultura. Contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais.** In: TURISMO: espaço, paisagem e cultura. São Paulo: Hucitec, 1996.

MEU TOUR 360. **Tour virtual- Museu Ferroviário Regional de Bauru.** Disponível em:

<https://www.meutour360.com/tour-360/tour-virtual-museu-ferroviario-regional-de-bauru>. Acesso em: 25 nov. 2024.

MIRANDÓPOLIS. **Projeto da estação ferroviária chega ao conhecimento do Ministério da Cultura.**

Disponível em: <https://www.mirandopolis.sp.gov.br/portal/noticias/0/3/1766/projeto-da-estacao-ferroviaria-chega-ao-conhecimento-do-ministerio-da-cultura>. Acesso em: 25 nov. 2024.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Trem da morte em mau estado: estação inicial indica abandono na icônica ferrovia.** 2022. Disponível em: <https://revistaferroviaria.com.br/2022/03/trem-da-morte-em-mau-estado-estacao-inicial-indica-abandono-na-iconica-ferrovia/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

REVISTA RESTAURO. **Desconstruindo os preconceitos contra a restauração.** Revista Restauro, v. 1, n. 1, 2016. Disponível em: <http://web.revistarestauro.com.br/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

UNESP. **Museu Ferroviário de Bauru: Acervo- Estações- Bauru.** 2024. Disponível em:

<https://www.tupa.unesp.br/#!/comunidade/museu-ferroviario/acervo/estacoes/bauru/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

O MODERNISMO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO DE CAMPINAS DA ESTRADA DE FERRO GOIÁS, EM GOIÂNIA, GO.

Felipe Coelho de Souza Petean – felipe.coelho@discente.ufg.br

Ana Amélia de Paula Moura Ribeiro – ana.amelia@ufg.br

INTRODUÇÃO

A conturbada trajetória da Estrada de Ferro Goiás- EFG em solo goiano foi marcada por jogos de interesse político e conflitos armados, que implicaram na conexão da capital do Estado à malha ferroviária nacional apenas em 1950. Na ocasião, oito estações foram abertas ao tráfego no ramal que logo se converteria em tronco⁴⁸. Goiânia foi celebrar a inauguração de sua estação principal projetada no estilo *Art Déco*⁴⁹ apenas em 1954, fazendo par com a estação menor de Santa Marta, atualmente demolida. Em decorrência do plano *SALTE*⁵⁰, em meados dos anos 1950, a cidade se viu alçada a posição estratégica na proposta de integração regional por meio de trilhos, atuando como ponto de partida sentido oeste. Um dos primeiros resultados do plano foi a inauguração da estação Campinas da EFG, em 24 de novembro de 1957⁵¹. Localizada na Vila Abajá, próxima ao setor Campinas (Figura 1), o mais populoso da capital goiana⁵², a pequena estação, assim como suas irmãs, refletia seu tempo político e econômico e ao mesmo tempo, a importância que a localidade representava, uma vez que, a partir dali, deveriam partir as obras de expansão da linha.

⁴⁸ Anteriormente à inauguração do trecho de Goiânia, a linha tronco da EFG terminava na cidade de Anápolis, alcançada pela companhia em 1935. O então ramal para a capital partia da estação de Jarina, ha alguma centena de metros a frente da estação de Leopoldo de Bulhões e chegava a Campinas. O trecho até Anápolis foi convertido em ramal em 1950.

⁴⁹ A estação de Goiânia é considerada a última expressão do estilo *Art Déco* em edificações institucionais em Goiânia, em um momento em que princípios arquitetônicos modernistas já se viam presentes em edificações residenciais na capital goiana.

⁵⁰ O plano SALTE (1947-1951), executado durante o governo do presidente Eurico Gaspar Dutra, buscava identificar e custear ações nas áreas da Saúde, Alimentação, Transporte e Energia (cuja sigla inicial formam a sigla do Plano) sob a perspectiva de integração e incentivo infraestrutural do país (TEIXEIRA, 1996; LONGO, 2009). Aprovado pela lei nº 1120 de 18 de maio de 1950, o Plano SALTE, entre outras medidas, buscava destinar 53,27% do orçamento de Cr\$ 21,30 bilhões (formado em parte pela receita orçamentaria nacional, e por empréstimos) para o setor de transportes. Desse montante, 33,67% seriam destinados à construção de novas linhas ferroviárias incluindo-se, portanto, o ramal de Goiânia.

⁵¹ Algumas fontes indicam a data de 16 de junho de 1959 como a data de inauguração da estação. Para efeitos práticos, utilizaremos a data de 1957, conforme indicado por Freitas (2006) para nos referirmos à inauguração da estação de Campinas.

⁵² O setor Campinas foi um município que, na ocasião das obras da nova capital, teve seu território incorporado à Goiânia nos anos 1930. Ainda existe, até os dias de hoje, um sentimento identitário próprio por parte dos moradores de Campinas, que mantém um laço profundo com a antiga cidade.

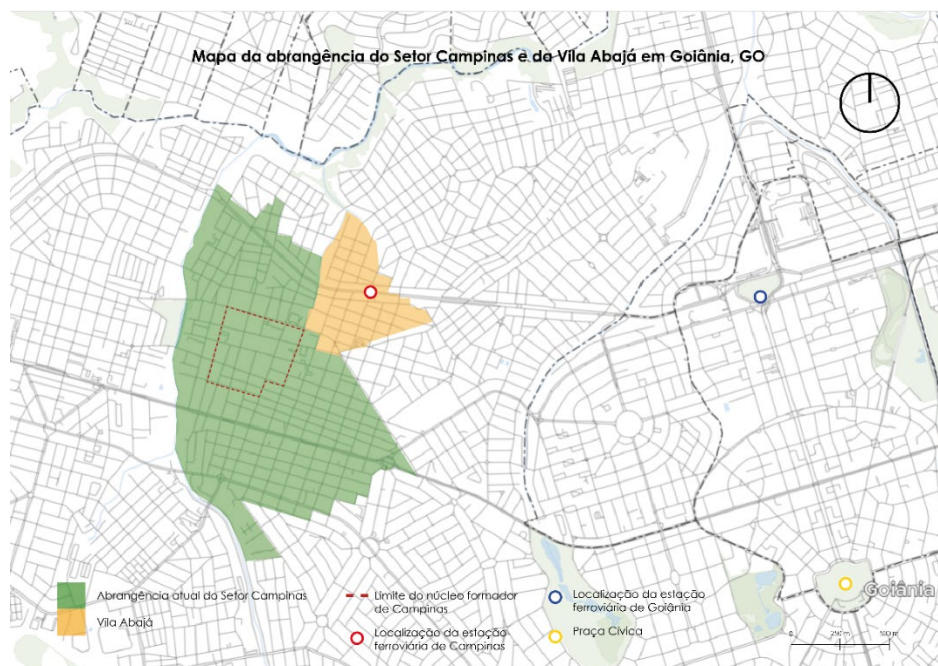


Figura 1. Localização da estação de Campinas na cidade de Goiânia, GO. Destaca-se a abrangência do setor Campinas e do bairro onde a estação está localizada.

Fonte: Felipe Petean (2025).

Projetada com claras características modernistas em uma era pré Brasília, a estação contava com diferenciais construtivos e plásticos que a destacava de suas análogas construídas em Goiás até então (Figuras 2 e 3). O fato de tais características arquitetônicas se aplicarem a uma estação pequena e de posição secundária comparada à estação de Goiânia, contribui ainda mais para que Campinas se destaque, sendo considerada uma pequena joia e legítima representante do modernismo ferroviário no Estado de Goiás.



Figura 2. Estação ferroviária de Campinas em construção, por volta de 1957.

Fonte: Acervo pessoal da senhora Lena de Freitas.



Figura 3. Imagem panorâmica da estação de Campinas, com o armazém de cargas gerais ao fundo, por volta dos anos 1960.
Fonte: Gentilmente cedido por Hélio de Oliveira Jr.

Entretanto, a peculiar estação teria vida curta. Atuou efetivamente como parada de trens até meados dos anos 70, quando foi desativada e posteriormente alienada da inventariação da RFFSA, assim como as demais edificações do seu pátio. Abandonada por décadas (Figura 4), a estação foi reformada nos anos 2000 para receber distintos batalhões da Polícia Militar do Estado de Goiás, função que cumpre até os dias de hoje (Figura 5). Ao longo das sucessivas reformas, a edificação sofreu alterações significativas, como o fechamento dos pilotis, reorganização interna e correção da geometria da cobertura, cobrindo as esquadrias altas e eliminando o lanternim do armazém.



Figura 3. Aspecto de abandono da estação de Campinas no início dos anos 2000.
Fonte: Página Goiânia, ontem e hoje. Autoria desconhecida.



Figura 4. Aspecto atual da estação de Campinas, cumprindo a função de sede do Batalhão de Terminal da Polícia Militar do Estado de Goiás. Nota-se a cobertura com a geometria modificada, eliminando-se o lanternim e encobrindo as esquadrias altas.

Fonte: Felipe Petean (2025).

A breve vida ferroviária de Campinas, aliada às constantes transformações urbanas no setor, afastaram-na do imaginário e do cotidiano da população, colocando-a em posição marginal em pleno tecido urbano consolidado, e mantendo-se viva apenas na memória dos moradores mais antigos. O pátio onde se localizava foi totalmente desarticulado e segregado pela construção da avenida Leste-Oeste nos anos 2000 (Figura 5).



Figura 5. Evolução das alterações sofridas do pátio da estação de Campinas (destacada pela seta vermelha) ao longo dos anos. De cima para baixo: 1961, 1988, 2005 e 2025. Sem escala.

Fonte: SEPLAM e Google Earth. Elaborado por Felipe Petean (2025).

Os poucos registros documentais e fotográficos disponíveis de Campinas se devem, sobretudo, à sua posição periférica em relação ao centro de Goiânia, e à efêmera atividade enquanto estação. Outra questão relevante é o fato de a estação estar atualmente desprotegida nas três esferas de proteção do patrimônio histórico presentes em Goiânia. Atualmente na capital existe apenas um exemplar

ferroviário tombado, a estação central em *art déco*, e como veremos adiante, as características arquitetônicas singulares que Campinas reúne a tornaria forte candidata ao tombamento como representante do movimento modernista cujos representantes ferroviários são raros. Isto dito, o presente trabalho buscou resgatar as características arquitetônicas da estação ferroviária de Campinas da EFG em Goiânia, GO, a fim de subsidiar seu tombamento futuro.

MÉTODOS

Para a pesquisa documental recorreu-se ao arquivo da Secretaria de Planejamento da prefeitura de Goiânia DVDOC-SEPLAM, Museu de Imagem e Som do Estado de Goiás, Hemeroteca do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás, Arquivo Nacional, Acervo Digital da Biblioteca Nacional, Biblioteca Central da Universidade Federal de Goiás, acervo da professora Lena Castello Branco Ferreira de Freitas e acervo particular do fotógrafo Hélio de Oliveira. Para a geração das plantas e reconstrução digital da estação utilizou-se o material publicado pelo professor Gustavo Neiva Coelho (2004) e levantamento *in loco*.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÃO

A estação de Campinas, aberta ao tráfego em 24 de novembro de 1957, apresenta um arranjo espacial completamente diferente do empregado nas estações da EFG até então. Embora o programa essencial de uma estação ferroviária tenha se mantido, a distribuição dos ambientes segue uma lógica distinta e bastante particular, como podemos ver nas plantas da edificação (Figura 6).

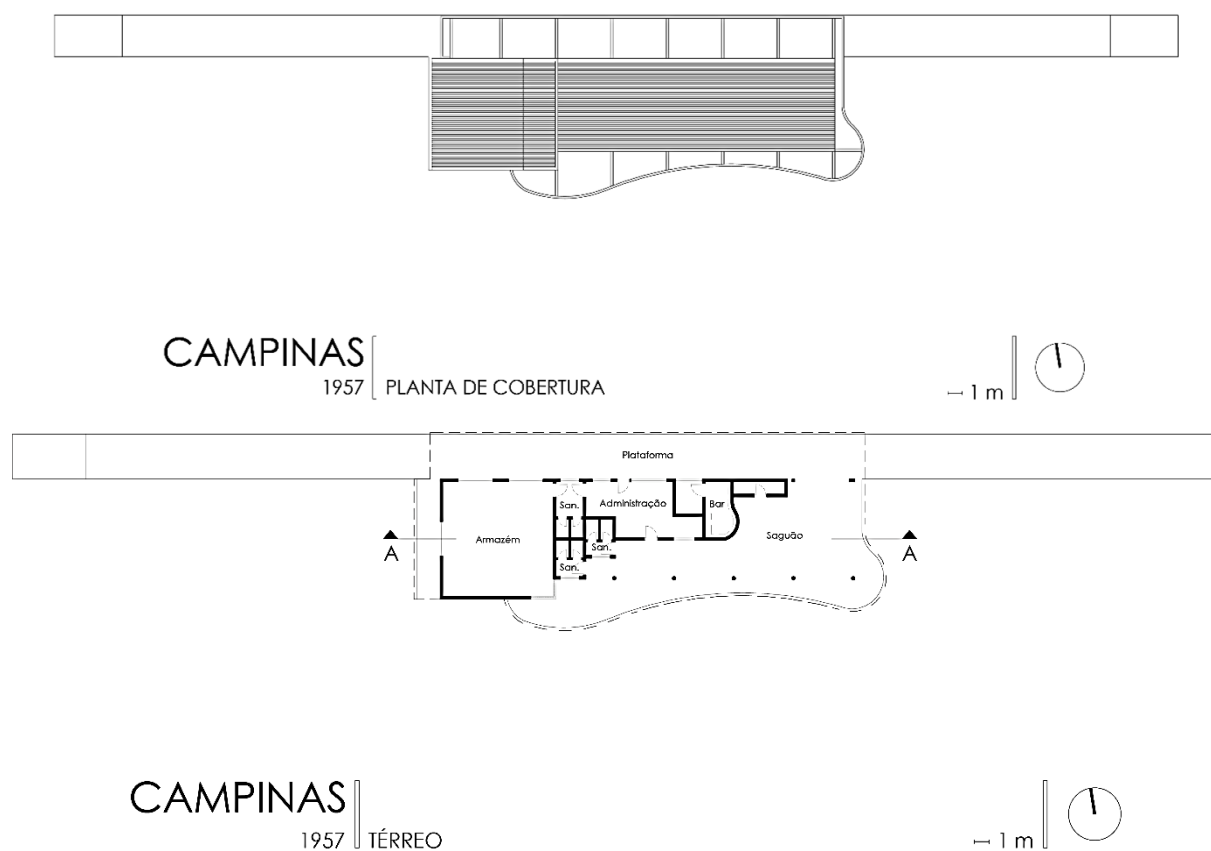


Figura 6. Plantas de cobertura e do térreo da estação ferroviária de Campinas, da Estrada de Ferro Goiás.
Fonte: Felipe Petean (2025).

O primeiro detalhe que percebemos na estação de Campinas é a execução de uma cobertura em laje de concreto armado em um formato que reflete a liberdade plástica do autor, presente em nenhuma outra estação da rede ferroviária goiana. A cobertura envolve quase completamente a edificação. O trecho que protege a plataforma de embarque (fachada norte) possui linhas retas, enquanto que o trecho que abriga o acesso principal (fachada sul) adota um formato curvilíneo elegante. Este singelo gesto de capricho do arquiteto por si só diferencia a edificação em relação aos seus pares ferroviários, indicando o desejo de personalizar, individualizar o prédio ante as demais estações.

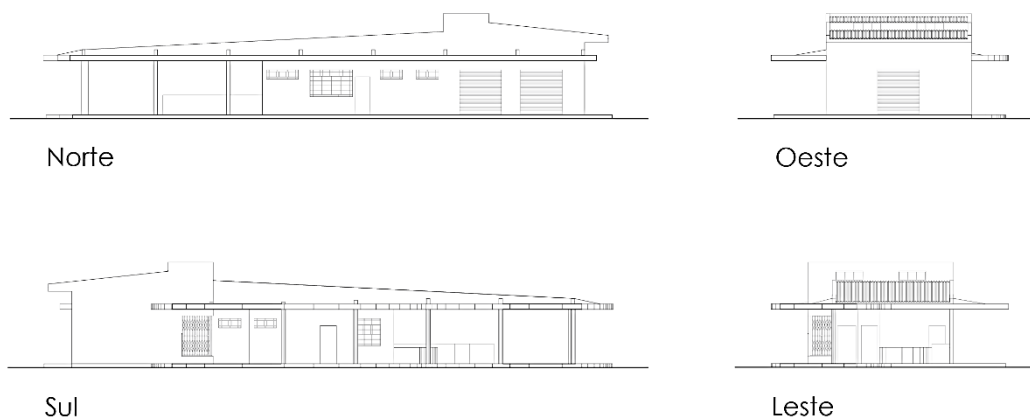
A segunda questão que notamos ao examinarmos a planta da estação é a ausência de eixos de simetria (Figura 7). Nesse sentido o projeto rompe completamente com a linguagem estética de desenho encontrado tanto nas estações construídas na primeira fase de expansão da EFG, que carregavam traços ecléticos (a exemplo de Vianópolis, inaugurada em 1924), quanto nas demais estações intermediárias construídas no trecho de Goiânia durante a quarta fase de expansão da companhia (1950-1957), que derivavam formalmente das estações tipos das fases anteriores, porém mais limpas de ornamentos. Uma terceira questão, por sua vez relacionada à organização espacial dos ambientes em planta, é a presença de um nítido jogo de cheios e vazios distribuídos ao longo da malha estrutural do prédio. Toda a circulação à direita da estação, onde identificamos que funcionava ao mesmo tempo um saguão de espera dos passageiros e uma espécie de área de convivência do bar da estação, está acontecendo em pilotis, elemento igualmente inédito na arquitetura ferroviária do Estado.



Figura 7. Comparativo das plantas das estações ferroviárias de Campinas (1957), Bonfinópolis (1950) e Vianópolis (1924), da Estrada de Ferro Goiás, indicando os eixos de simetria e a disposição volumétrica da estação de Campinas.

Fonte: Felipe Petean (2025).

O volume do prédio é outro ponto de discussão. Conforme dito anteriormente, a planta apresenta uma distribuição nitidamente assimétrica, que implica em um prédio composto por volumes diferentes. Esta variação volumétrica também é percebida pelo exterior do prédio. Observando-se o coroamento da edificação, percebe-se que o armazém de bagagens e encomendas é mais alto que o restante da construção, que se mantém em um gabarito mais baixo (Figura 8).



CAMPINAS

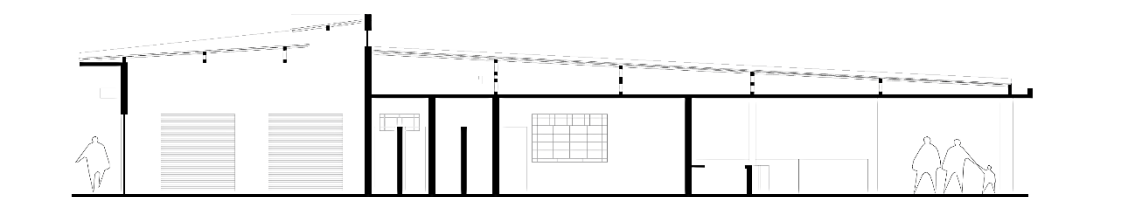
1957 | Fachadas

1 m

Figura 8. Fachadas da estação ferroviária de Campinas (1957), da Estrada de Ferro Goiás.

Fonte: Felipe Petean (2025).

O jogo de alturas da edificação provocou a adoção de um estilo de cobertura semelhante ao empregado em residências contemporâneas a estação que, por sua vez, estavam associadas à linguagem modernista no emprego de formas e materiais. A cobertura original da estação era composta por duas grandes águas: uma sobre o corpo da edificação que concentrava as atividades administrativas e de recepção do público, enquanto que a outra protegia o armazém de bagagens. Nele, a cobertura se dividia em dois trechos em uma espécie de meio lanternim, como podemos verificar no corte AA (Figura 9), permitindo a troca do ar interno por meio de circulação cruzada. As esquadrias altas em folha fixa permitiam a entrada de luz natural, solução incomum em armazéns ferroviários em Goiás.



CAMPINAS

1957 | CORTE A-A

1 m

Figura 9. Corte AA da estação ferroviária de Campinas (1957), da Estrada de Ferro Goiás. Nota-se o formato da cobertura no armazém planejado de tal forma a permitir a circulação de ar e a entrada de luz natural.

Fonte: Felipe Petean (2025).

Do ponto de vista programático, a estação de Campinas conserva as mesmas atribuições das demais estações da Estrada de Ferro Goiás. Comparando-a novamente com as plantas da estação de

Vianópolis e Bonfinópolis (Figura 10), notamos a manutenção de ambientes como o armazém, a agência, o saguão e sanitários. O prédio conta, ainda, com um ambiente de serviços onde provavelmente funcionava um bar (sugestão do autor). Quando analisamos o porte da estação de Campinas, vemos que sua área construída se assemelha a outras estações menores, conforme podemos observar no comparativo a seguir. Entretanto, o corpo da edificação é sensivelmente mais longilíneo longitudinalmente que os exemplos trazidos. O fato corrobora a ideia de se estabelece uma estação pequena, intermediária no tronco, responsável por atender a população do setor Campinas.

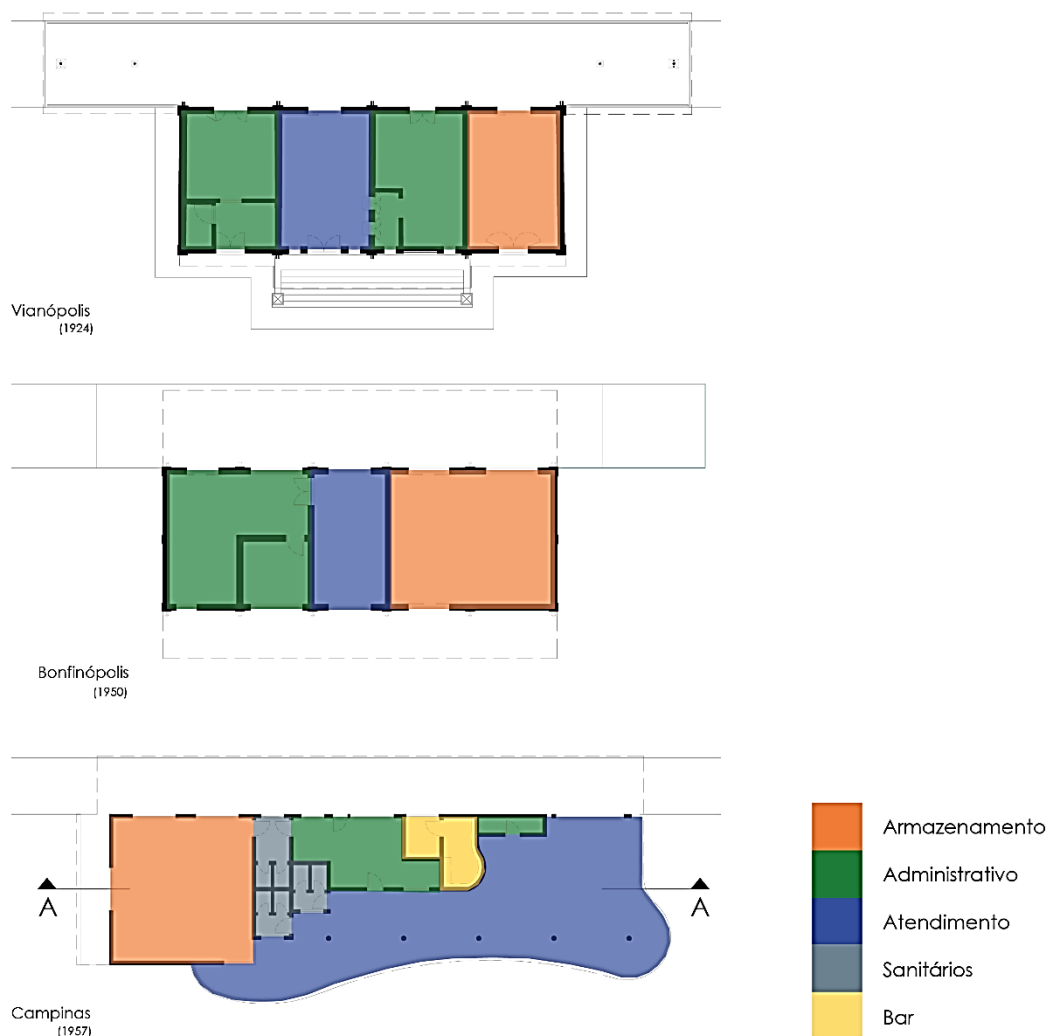


Figura 10. Comparativo programático das estações ferroviárias de Campinas (1957), Bonfinópolis (1950) e Vianópolis (1924), da Estrada de Ferro Goiás. Nota-se que as funções ligadas à dinâmica ferroviária se mantêm em Campinas.

Fonte: Felipe Petean (2025).

CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do exposto, podemos observar que a estação ferroviária de Campinas reúne características arquitetônicas curiosamente singulares para uma estação de pequeno porte, localizada, na época, na periferia da cidade de Goiânia. A riqueza de detalhes nitidamente modernistas, colocam a estação em posição de destaque comparada aos seus pares ferroviários no Estado de Goiás, devendo, portanto, receber maior atenção por parte dos órgãos de preservação locais, no intuito de promover seu reconhecimento e tombamento.

Notas

Se necessário, utilize este espaço para informar o leitor sobre detalhes do texto ou mesmo para realizar agradecimentos como o exemplo:

Este texto faz parte do trabalho de conclusão do curso do autor em Arquitetura e Urbanismo, na Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás, em Goiânia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COELHO, Gustavo Neiva (Org.). **Ferrovias**: 150 anos de arquitetura e história. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004.

FREITAS, Lena Castello Branco Ferreira de. **Chegam os trilhos a Goiânia**: a construção da Estação Ferroviária. Rev. Goiás Cult., ano 3, n. 7, p. 27-41, 2006.

LONGO, Riolando. **Avaliação da política energética e da política industrial no Brasil**: do plano SALTE ao plano Brasil para Todos. Tese, 285 p. Doutorado (Programa de Pós Graduação em energia) – EP / FEA / IEE / IF da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

TEIXEIRA, Ib. O Plano Salte. **Conjuntura Econômica**, p. 60, maio, 1996. Disponível em: <<https://periodicos.fgv.br/rce/article/view/49674/48496>>. Acesso em: 14 set. 2025.

DISPUTAS E CONTRADIÇÕES NA DISCUSSÃO DA PRESERVAÇÃO DO COMPLEXO MATARAZZO EM ANTONINA, PARANÁ

Iaskara Souza Florenzano – iaskara@gmail.com

Giceli Portela Cunico de Oliveira – portelagiceli@gmail.com

Gustavo Cesso Silva – cessogustavo@gmail.com

Thiago Augusto Durães Aust – thiago_ad_aust@hotmail.com

INTRODUÇÃO

Os remanescentes do complexo industrial e portuário Matarazzo, localizados na pequena Antonina, ao fundo da Baía de Paranaguá, litoral paranaense, têm suscitado inúmeras discussões relacionadas à sua sobrevivência material no espaço, no tempo e no imaginário de quem aceita o desafio de pesquisá-los. O objetivo deste estudo foi investigar os processos decisórios sobre os instrumentos de proteção, que incidem sobre este testemunho do período industrial, a fim de analisá-lo a partir das disputas pela sua preservação. A pesquisa mostra que mesmo com evidências sobre a relevância desse conjunto para além de sua própria singularidade, muitas dúvidas surgiram entre os agentes envolvidos no processo, evidenciando conflitos e desconhecimentos de diversas ordens.

MÉTODO

Os procedimentos metodológicos aplicados a esta pesquisa podem ser classificados, como múltiplos e de natureza aplicada, uma vez que o estudo teve como objetivo gerar conhecimento para aplicação prática, dirigida ao objeto de estudo. Sua abordagem pode ser considerada qualitativa, pois informações e dados foram interpretados a partir de critérios estabelecidos, tanto objetivos como subjetivos, para análise do patrimônio industrial. Segundo seu objetivo, a investigação é tanto exploratória como descritiva e analítica, pois procura uma aproximação com a temática relacionada ao patrimônio industrial e suas especificidades. Segundo as fontes, a pesquisa é tanto bibliográfica como de campo, uma vez que o conhecimento do território e do objeto empírico foi fundamental para o entendimento da problemática que paira sobre o mesmo, assim como fonte direta para observação e coleta de dados.

RESULTADO E INTERPRETAÇÃO

2.1 O Complexo Matarazzo em Antonina

2.1.1 Antonina, entre a Serra do Mar e a baía

Antonina é uma cidade localizada no litoral do Estado do Paraná (figura 1), situada na Mesorregião Metropolitana de Curitiba, a qual está distante 80km. Seu município compreende 887.770km² e está limitado pelos municípios de Campina Grande ao norte; Guaraqueçaba e Paranaguá ao leste; Baía de Antonina ao sul; e Morretes ao oeste. Sua sede urbana está localizada na porção sul, incrustada entre a Serra do Mar e a Baía de Antonina (ao fundo da baía de Paranaguá) (IPARDES, 2024) e sua população é de 18.091 habitantes (IBGE, 2022).

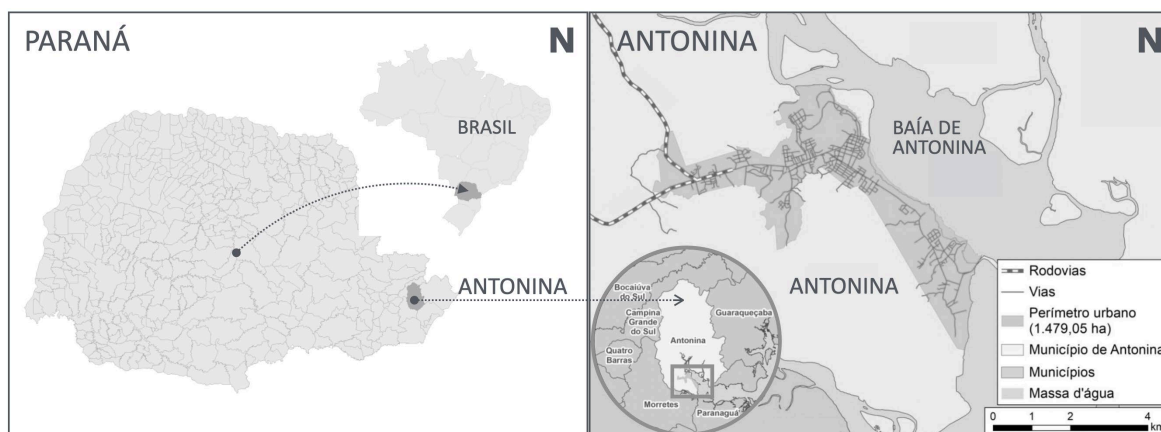


Figura 1. Mapa de Localização de Antonina, no litoral do Estado do Paraná e perímetro urbano da cidade.
Fonte: Elaborado pelos autores, com base em FUPEF (2022).

2.1.2 Dos primeiros vestígios à ocupação do século XIX

O primeiro povoamento de origem portuguesa "teve início em meados do século XVII, em decorrência do descobrimento de minas de ouro junto aos rios e ribeirões que desciam da Serra do Mar, nos fundos da Baía de Paranaguá". Documentos que remontam a Restauração Portuguesa, ao fim da união das Coroas entre Portugal e Espanha, demonstram que, com a ascensão de D. João IV, mais incentivos foram dados às atividades dos mineradores, e esta região passou a atrair novos interesses, além da captura de indígenas e do controle da região pela Coroa Portuguesa. Este ciclo do ouro é considerado o primeiro no país (REIS, 2013).

Ritter (1980) afirma que estes interesses foram cruciais para a ocupação portuguesa desta costa litorânea, uma vez que os descobridores de jazidas de minérios recebiam como prêmio o direito de explorá-las. A primeira concessão de sesmaria no território de Antonina data de 1646, porém a fundação do povoamento ocorreu somente em 1714. Em 1797, a freguesia foi alçada à categoria de vila com a denominação de Antonina. Em 1827, torna-se município da província do Paraná (LYRA, 2006; PMA, 2024).

Em meados de 1803, com o aumento da produção de óleo de mamona, o porto do município, denominado como Portinho, passou a receber seus primeiros embarques (MORGENSTERN, 2017). Com a abertura dos portos brasileiros em 1808, aumentou a disputa entre Paranaguá e Antonina pelo controle da atividade. Como consequência, houve a reabertura da estrada da Graciosa para facilitar o escoamento da produção agrícola do interior do Estado para o litoral. Com as conclusões do terminal ferroviário e da estrada da Graciosa, no final do século XIX, a ligação entre Antonina e Curitiba consolidou-se, promovendo um forte impulso econômico baseado nos ciclos do café, madeira e ervamate. (MORGENSTERN, 2017; IPHAN, 2024a).

2.1.3 Da instalação do Complexo Matarazzo à sua obsolescência funcional e esvaziamento

O italiano Francesco Matarazzo chegou ao Brasil em 1881 e instalou um armazém de secos e molhados em Sorocaba, interior de São Paulo. Em 1883, montou uma fábrica de banha de porco em lata e começou a exportar para os Estados Unidos, sendo essa a primeira das mais de 200 fábricas instaladas no Brasil, que empregavam mais de 30 mil trabalhadores (MORGENSTERN, 2017). Em 1904, adquiriu terras das margens da baía de Antonina, região estratégica por estar localizada próxima ao então Porto de Ipanema, onde instalou seu complexo industrial. Este era composto (figura 2) por uma gama de equipamentos voltados tanto para o funcionamento da cadeia de produção, como moinhos

e armazéns, como caldeiras para geração própria de energia, e casas para seus funcionários – culminando na formação de uma vila – assim como também escola para os filhos dos operários (MORGENSTERN, 2017).



Figura 2. Mapa de Localização do Complexo Matarazzo na Baía de Antonina.
Fonte: Ortofoto elaborada pelos autores, com base em Google Earth (2024).

A implantação das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (figura 3), em 1914, impactou a cidade de Antonina de maneira profunda, tanto economicamente quanto socialmente, desde sua construção até a data do encerramento de suas atividades em 1972. O período entre 1914 e 1917 foi de grande crescimento e desenvolvimento para a Antonina, iniciando as operações com um moinho de trigo, seguidas pela inauguração de um moinho de sal e açúcar em 1916, sendo o trigo proveniente da Argentina e o sal e o açúcar vindos do nordeste brasileiro. O complexo industrial tornou-se o maior empregador da cidade por mais de meio século (PEREIRA, 2016).



Figura 3. Complexo Matarazzo.
Fonte: Acervo Projeto Arquivo- UTFPR (s/d).

O seu conjunto era composto por edificações construídas segundo o estilo arquitetônico do Racionalismo Inglês do século XVII, ou “manchesterismo”, onde os ornamentos dos edifícios se davam a partir de sua estrutura, materiais e texturas. Seus edifícios eram tanto industriais quanto de apoio aos operários, tais como Moinho de Trigo; Edifício para Ensacamento de Trigo; Casa de Máquinas e Caldeiras; Armazém de Gêneros Alimentícios; Edifício de Escritório; Edifício de Almoxarifado; Casas Operárias; Residência da Família Matarazzo; Escola Ermelino Matarazzo e Unidades Habitacionais (figura4) (IPHAN, 2011).



Figura 4. Mapa de Localização do Complexo Matarazzo na Baía de Antonina.
Fonte: pelos autores, com base em Google Earth (2024) e IPHAN (2011).

Além dos edifícios, a indústria possuía ainda um ramal ferroviário próprio e um cais privado (figura 5) que movimentava tanto seus próprios produtos como de terceiros. Essas melhorias facilitaram a circulação de bens e pessoas da própria cidade e também atraíram investimentos adicionais de outras empresas, cidades e até mesmo países, diversificando a economia local.

A construção de uma vila operária induziu a expansão urbana da cidade, fazendo com que o crescimento se desenvolvesse ao longo da linha férrea, próximo ao complexo industrial, formando novos bairros em torno do mesmo, evidenciando as mudanças na estrutura social e econômica de Antonina. Contudo, entre as décadas de 1940 e 1950, com as significativas mudanças econômicas em decorrência da Segunda Guerra Mundial ocorridas no mundo, a economia local também foi afetada (PEREIRA, 2016).

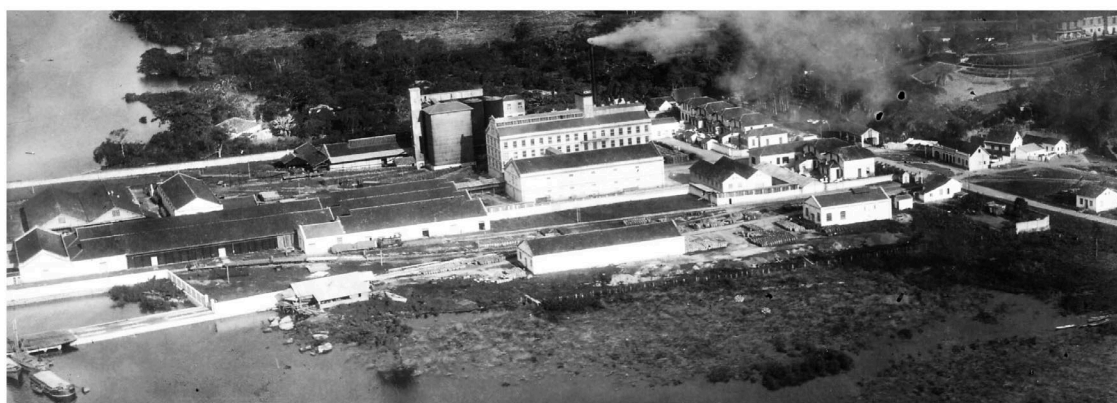


Figura 5. Porto do Complexo Matarazzo na Baía de Antonina, década de 1940.
Fonte: Acervo Projeto Arquivo- UTFPR (s/d).

O assoreamento da baía e a falta de manutenção das áreas navegáveis, juntamente com o aumento do tamanho das embarcações – que exigiam calado mais profundos –, tornaram o porto de Antonina cada vez menos viável economicamente. Em paralelo, a competição com o porto de Paranaguá se acirrou quando as exportações de madeira e erva-mate do estado começaram a declinar e o principal produto de exportação passou a ser o café, cuja produção passou a ser escoada pelos portos de Santos e de Paranaguá. Estes fatores aliados acabaram por culminar no fechamento das Indústrias Matarazzo em 1972, com impacto devastador para a economia de local. A situação foi agravada pelo declínio das atividades portuárias, resultando no fechamento do ramal ferroviário em 1976.

Com o grande desemprego provocado pela perda da Matarazzo, a cidade sofreu impactos diretos e indiretos, desde mudanças no tecido urbano como a ida dos trabalhadores para outras regiões da

própria cidade e para o entorno, como Curitiba, em busca de trabalho e oportunidades. O êxodo populacional levou ao esvaziamento da cidade, não limitando-se à porção da vila operária do complexo, mas ao abandono de muitos imóveis, aumentando a pobreza e a desigualdade social local. A deterioração das condições de vida tornou-se evidente, exacerbada pela falta de oportunidades de emprego e pela estagnação econômica (SANTOS, 2017).

Além disso, o abandono das instalações industriais e das áreas residenciais associadas à Matarazzo resultou em uma degradação física significativa dos edifícios do próprio complexo. A estagnação econômica, assim como as disputas particulares pelo espólio da Matarazzo, impediram investimentos em conservação do patrimônio, deixando muitas construções em estado de arruinamento, o que acabou por favorecer e facilitar atos de vandalismo e a deterioração natural ao qual os edifícios estão sujeitos quando se encontram sem uso (IPHAN, 2011).

2.2 O reconhecimento e a valorização do Complexo Matarazzo

O Complexo Matarazzo foi tombado em âmbito federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 2012. Para compreender o reconhecimento como patrimônio cultural brasileiro deste conjunto é indispensável analisar os processos decisórios de proteção e salvaguarda do conjunto histórico do núcleo urbano ao qual o mesmo foi inserido.

2.2.1 O processo de tombamento de Antonina

As primeiras medidas de preservação em Antonina ocorreram de modo isolado pela Secretaria de estado da Cultura do Paraná (SEEC), por meio do tombamento de dois bens. O primeiro se refere à Fonte da Carioca em 1969; o segundo, à Igreja de Bom Jesus do Saivá, em 1970. Na elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Antonina, realizado em 1982, apareceu pela primeira vez a preocupação em organizar o espaço, associando a preservação do conjunto urbano ao desenvolvimento econômico da cidade por meio do instrumento de planejamento. O Plano delimitava uma zona de valorização ambiental, com a inserção de edificações datadas entre o século XVIII e XX, e sugeria propor o tombamento federal do Complexo Matarazzo devido à sua relevância. O instrumento não foi efetivo na preservação, mas subsidiou o estudo para a legislação municipal de 1985, destinada à proteção do Centro Histórico da cidade (SANTOS, 2014).

A Lei Municipal 007/1985, de 30/08/1985, regulamentada pelo Decreto Municipal 032/1985 de 18/10/1985, instituiu e delimitou o Setor Histórico da Sede Urbana, estabeleceu uma Zona de Proteção para o mesmo, bem como protegeu outras edificações isoladas, fora do perímetro, mas de interesse histórico para Antonina, como o Complexo Matarazzo. A Zona de Proteção teve o intuito de manter a escala da paisagem. O instrumento também estabeleceu o compartilhamento da gestão da preservação do patrimônio histórico de Antonina com a Secretaria de Estado da Cultura, tendo em vista as dificuldades impostas pelo contingente de bens e a pequena estrutura funcional do município (IPHAN, 2012). Outros mecanismos de proteção foram instituídos ao longo do tempo e foram sumarizados no quadro 1.

INSTRUMENTOS DE PROTEÇÃO		
INSTRUMENTO	ESFERA	ANO
Tombamento da Serra do Mar	Estadual	1986
Tombamento da documentação do Acervo do Arquivo Municipal de Antonina	Estadual	1990
Tombamento da Igreja Matriz Nossa Senhora do Pilar	Estadual	1999

Plano Diretor – reforço na manutenção da Proteção do Setor Histórico e da escala urbana	Municipal	2006
Tombamento do Acervo da Farmácia Internacional de Antonina	Municipal	2008
Solicitação do Tombamento federal do Setor Histórico junto à superintendência estadual do IPHAN	Municipal	2008
Tombamento provisório do Conjunto Histórico e Paisagístico de Antonina	Federal	2011
Tombamento da Estação Ferroviária de Antonina	Estadual	2012
Tombamento definitivo do Conjunto Histórico e Paisagístico de Antonina	Federal	2012

Quadro 1. Elabora pelos autores.
Fonte: IPHAN (2024b).

O valor patrimonial da cidade de Antonina foi reconhecido pelo IPHAN de forma inequívoca, até porque já havia na ocasião tombamentos nas esferas municipal e estadual, ainda que estes não tivessem obtido sucesso quanto à preservação, ainda que o Plano Diretor nunca tenha sido cumprido.

À cidade foram atribuídos valores históricos que confirmam a sua importância como testemunho capaz de "materializar os processos de ocupação territorial ao sul do Brasil e particularmente do Paraná", com estreita relação com o "primeiro processo de extração do ouro no país"; E também por guardar uma "configuração urbana característica" e "uma intrínseca relação com o sítio onde está inserida, sendo impossível sua desvinculação e compreensão fora do contexto da Serra do Mar e da baía". Foi sugerida no parecer técnico, além da inclusão no Livro do Tombo Histórico, a sua inclusão no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, por compreender que este acervo "extrapola os limites do Centro Histórico", sendo atribuídos valores ao "conjunto" tanto "urbano como rural, industrial e ao sítio natural", "que definem sua paisagem em um conceito mais amplo" (IPHAN, 2011).

2.2.2 O Complexo Matarazzo: contestação da família, dúvidas e contradições no processo

O complexo, composto pelos edifícios remanescentes das Indústrias Matarazzo⁵³, foi tombado dentro do Conjunto Histórico e Paisagístico do Município de Antonina por ter sido identificado como "parte integrante de um mesmo conjunto para o qual não caberiam tombamentos isolados" e pela "complementaridade entre os conjuntos desenhados pela baía" (PEREIRA, 2018). Apesar da unanimidade da votação, várias dúvidas foram levantadas pelos conselheiros quanto ao tombamento da Matarazzo, evidenciando desconhecimento de algumas especificidades do patrimônio industrial.

A reunião foi marcada também pela ausência de agentes públicos e representantes da sociedade civil, demonstrando a falta de apoio e engajamento da comunidade local no processo, reforçada pelos quatro pedidos de impugnação apresentados, sendo que três fazem referência direta ao Complexo. Dois foram solicitados pelos proprietários, herdeiros do espólio da família Matarazzo, e outro pela Prefeitura Municipal de Antonina. Os três pedidos usaram os mesmos argumentos econômicos, de que o tombamento frustraria as expectativas de retomada das atividades portuárias, "afugentando" possíveis interessados na venda ou exploração do uso da área, bem como impediria a reativação do

⁵³ O Complexo Matarazzo tombado pelo IPHAN é composto por Moinho de Trigo; Edifício para Ensacamento de Trigo; Casa de Máquinas e Caldeiras; Armazém de Gêneros Alimentícios; Edifício de Escritório; Edifício de Almoxarifado; 5 Casas Operárias; Residência da Família Matarazzo; Escola Ermelino Matarazzo e 2 Unidades Habitacionais. Ainda o arruamento do conjunto; as visualizações dos edifícios protegidos a partir da avenida Conde Matarazzo; os exteriores dos edifícios protegidos compreendendo fachadas, coberturas, elementos decorativos, aberturas, materiais de acabamento e cores; e ainda a colina da residência da Família Matarazzo. (IPHAN, 2011, 2018).

ramal ferroviário que ligaria a Estação ao Complexo, impedindo a atividade turística, de tal modo que o tombamento poderia "ferir os interesses econômicos dos herdeiros". De forma enfática, todos os pedidos foram rejeitados pelo Conselho, uma vez que o mesmo entendeu que não havia conflito de interesses entre a preservação cultural do bem e o uso, mesmo que fosse para a atividade portuária (IPHAN, 2011; 2012).

Entretanto, uma conselheira reforçou sua preocupação com este tombamento, uma vez que a proteção, a depender de como estaria prevista a conservação do conjunto, poderia ser incompatível com a retomada das atividades econômicas na área. Tese refutada pelo presidente do Conselho e reiterada pelo conselheiro Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes (IPHAN, 2012), que defendeu sua posição mencionando que haveria uma "falsa antinomia entre usos nobres e usos laborais do patrimônio cultural, derivados da concepção da cultura como sendo um domínio à parte, separados dos demais da nossa existência", e continua:

Penso que poderia ser utilizado de qualquer forma para a qual esteja credenciado e seja capaz de qualificar, é isso que se chama cultura, não é? O que se deve evitar – aí existe a verdadeira oposição – são os usos predatórios dos bens. Então a antinomia aceitável é: o uso predatório versus o não predatório. (IPHAN, 2012)

Na discussão foi questionado por outros conselheiros se caberia o tombamento do conjunto, uma vez que o mesmo estaria em péssimo estado de conservação. A parecerista Anna Finger argumentou que a precariedade do estado dos edifícios se devia em parte pelas disputas judiciais familiares que causavam entraves para a manutenção básica e também pelos próprios herdeiros que atuavam contra o patrimônio na expectativa de seu arruinamento. Finger apontou ainda que apesar do estado de conservação dos edifícios, "a potência histórica e paisagística que os coloca como destaque no tombamento" permanecia no conjunto (figura 7).



Figura 7. Complexo Matarazzo na atualidade. Fonte: Google (2024).

CONCLUSÕES

A partir da análise dos documentos do processo de tombamento federal da cidade de Antonina, pelo IPHAN, observa-se que o mesmo transcorreu de modo célere e com poucas intercorrências, até porque outros instrumentos de proteção em âmbito municipal e estadual já incidiam sobre o

mesmo conjunto e os valores atribuídos não foram contestados. Entretanto, a decisão dos pareceristas de inserir o Complexo Matarazzo no contexto do tombamento da cidade de Antonina, suscitou divergências entre os conselheiros, evidenciando o desconhecimento sobre o patrimônio industrial e suas especificidades. Surgiram questões relacionadas aos usos que poderiam ser adotados, problemas jurídicos referente ao espólio da família proprietária, se caberia ou não tombamento e até dúvidas sobre se o estado de conservação do conjunto, o qualificaria para ser protegido.

Contudo, a Matarazzo foi tombada. Com este ato administrativo, outras questões foram abertas: questões de fundo, relacionadas aos desafios de como conservar, restaurar e dotar de atividade (quais atividade e em qual escala) os edifícios ou conjuntos de edifícios que tiveram importância nos primeiros arranjos produtivos no passado e que sem dúvidas precisam participar do seu contexto para fruição no presente. Mas como isso se dá efetivamente, no cotidiano de uma cidade? Quais os meios para que os proprietários e o poder público, que são afetados diretamente com esta problemática, possam dar soluções?

A Matarazzo junta-se ao grupo de tantos outros testemunhos da industrialização que aguardam soluções, novos usos, novos programas, que tratem seus espaços generosos construídos ao uso inteligente e "não predatório". Não faltam exemplos. O que parece faltar é encontrar os pontos de interesses convergentes que possibilitem chegar a uma solução, um novo projeto para esse conjunto. Desafios sempre cada bem trará consigo os seus, mas o desenvolvimento técnico e as ferramentas teóricas-metodológicas não param no tempo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FUPEF – Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná. **Relatório de Mobilização de Planejamento**. Revisão do Plano Diretor de Antonina. 2022.

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Caderno Estatístico: Município de Antonina**. Disponível em:

<http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=83370&btOk=ok>. Acesso em 10 de Jun. 2024

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional. **Parecer Técnico: Processo de Tombamento no 1.609-T-10 – Centro Histórico de Antonina – PR**. 2011.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional. **Ata da 69ª: Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural**. 2012.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional. **Conjunto Histórico e Paisagístico de Antonina**. 2018.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional. **Nota Técnica: Proposta de normas de preservação para o conjunto histórico e paisagístico de Antonina**. 2023.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional. **História - Antonina**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1527/>. Acesso em: 10 Jun. 2024a.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional. **Aula. Proteção e Plano de Conservação Urbana: conjunto histórico e paisagístico de Antonina**. 2024b.

LYRA, Cyro Illídio Corrêa de Oliveira. **Espirais do tempo: bens tombados do Paraná**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2006.

PEREIRA, Juliana Regina. Memória e indústria: notas sobre a salvaguarda do patrimônio industrial no paraná. In: XV ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA, 2016, Curitiba. **Anais...** Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2016, Curitiba.

- PEREIRA, Juliana Regina. **Um porto à deriva: progresso e ruína nas narrativas fotográficas do porto de Antonina-PR**. Curitiba, 2018. 189 p. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2018.
- PMA – Prefeitura Municipal de Antonina. **Histórico da Cidade**. Disponível em: https://antonina.pr.gov.br/pagina/78_Historia-da-Cidade.html. Acesso em: 12 Jun. 2024.
- REIS, Nestor Goulart. **As Minas de Ouro e a formação das Capitâneas do Sul**. São Paulo: Via das Artes, 2013.
- RITTER, Marina Lourdes. **As Sesmarias do Paraná no Século XVIII**. Curitiba: Lítero-Técnica, 1980.
- SANTOS, Lilian Louise Fabre. **Diálogos entre preservação e urbanismo: o tombamento e a gestão do conjunto histórico e paisagístico de Antonina-PR**. Rio de Janeiro, 2014, 145 p. Dissertação (Mestrado Profissional)- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.
- SANTOS, Lilian Louise Fabre. Análise sobre a atribuição de valor de conjuntos urbanos através do processo de tombamento do conjunto histórico e paisagístico de Antonina pelo IPHAN. **Revista Relicário**, Uberlândia, v. 4, n. 7, jan./jun. 2017. Disponível em: <https://museudeartesauberlandia.com.br/index.php/relicario/article/view/54>.

A PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM DE NOVA FRIBURGO-RJ ATRAVÉS DE SEU PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: O CASO DA FÁBRICA YPÚ

Igor Reis Manhães – igor.manhaes@fau.ufrj.br
Daniella Martins Costa – daniella.martins@fau.ufrj.br

INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objeto de estudo o patrimônio industrial da cidade de Nova Friburgo, localizada na região serrana do Estado do Rio de Janeiro, com ênfase na análise da antiga Fábrica Ypú, um complexo industrial relevante do município, estabelecido na cidade em 1912 e que hoje se encontra desativado.

O intuito do trabalho é discutir possíveis formas de atuação para a ampliação do debate acerca do reconhecimento do patrimônio fabril e da preservação de complexos industriais em cidades brasileiras, tendo em vista a rápida transformação dos centros urbanos e o consequente risco de descaracterização e perda de valores culturais decorrentes desse processo.

O estudo das indústrias friburguenses se justifica por sua importância para o entendimento da formação da paisagem da cidade. Conforme debatido anteriormente pelo autor, existem estruturas fabris no município que se mostram relevantes para a compreensão de diversas dinâmicas urbanas e culturais, assim como para a compreensão da história da industrialização do país, de uma forma geral, e que infelizmente são locais que ainda se encontram sem nenhuma política de proteção atuando sobre eles.

Dessa forma, ao trazer estudos de caso específicos como esse para o centro de um debate em escala regional, busca-se contribuir para uma discussão mais ampla, com ênfase nas dificuldades e desafios inerentes à proteção do patrimônio industrial e, principalmente, à manutenção dos valores culturais brasileiros.

PROBLEMATIZAÇÃO

Como se sabe, a manutenção do patrimônio cultural nos centros urbanos do Brasil é um desafio grande. Desde os primeiros tombamentos e atividades relacionadas a proteção de monumentos, observou-se a evolução de um debate acalorado a respeito daquilo que deveria ou não ser feito em prol do patrimônio arquitetônico e urbano do país. Ao longo dos anos foi possível observar diversas estratégias sendo colocadas em prática, que moldaram nossas cidades da forma como as conhecemos.

A arquiteta Lia Motta, já na década de 1980, ilustrava bem essa questão. A partir de um estudo a respeito da atuação dos órgãos de patrimônio na cidade de Ouro Preto-MG, a autora mostra a evolução do entendimento dos conceitos de patrimônio pelo órgão de preservação federal do Brasil, o IPHAN, e deixa claro as consequências diretas das diferentes políticas aplicadas entre as décadas de 1930 e 1980, desde o entendimento da cidade como obra de arte até uma visão mais ampla dos sítios urbanos - em que se passou a entender a paisagem como algo em desenvolvimento, não acabado (MOTTA, 1987).

De fato, a paisagem pode ser entendida como um produto cultural em constante transformação, sempre em um processo de “se tornar”, como afirma o geógrafo Richard Schein (1997). É um organismo vivo, que se modifica com o passar do tempo e, simultaneamente, acumula marcas de períodos passados. Como um palimpsesto, é uma sobreposição de formas e espaços produzidos em diferentes momentos históricos que se acumulam na paisagem de forma tangível (PESAVENTO, 2004). É o “discurso materializado” de uma sociedade (SCHEIN, 1997, p. 663), que permite a leitura de sua história e o entendimento profundo de sua cultura e suas técnicas.

Mas se, por um lado, a dinamicidade de transformações da paisagem permite-nos reconhecer seu caráter histórico, por outro, expõe as dificuldades enfrentadas para a preservação de bens culturais em meios urbanos em constante crescimento. A paisagem e o patrimônio cultural são, constantemente, ameaçados pela transformação urbana descontrolada, muitas vezes agressiva e associada à exploração econômica do espaço. Os riscos que se põem sobre os bens culturais são grandes, principalmente em locais que não possuem políticas de proteção claras, ou em áreas centrais, onde a preservação do patrimônio é vista como um obstáculo ao desenvolvimento urbano.

O patrimônio industrial é emblemático nesse sentido. A dimensão urbana dos complexos industriais, geralmente organizados em grandes lotes, interconectados, próximos aos grandes centros e com boa oferta de infraestrutura, os tornam locais valorizados e alvo de pressões. Somado a isso, tem-se a dificuldade de compreensão do patrimônio fabril enquanto bem cultural, já que seus valores nem sempre se apresentam de forma clara para a população. Para o mercado, é um prato cheio que possibilita a exploração desses locais e a alimentação da especulação imobiliária e/ou do turismo em contraposição à conservação de seus valores culturais, resultando na supressão de camadas históricas importantes dentro do palimpsesto urbano existente. (MENEGUELLO, 2011; SAMPAIO, 2012)

Como, então, garantir a preservação de complexos fabris e paisagens relacionadas à industrialização no Brasil, tendo em vista a quantidade de desafios existentes?

O entendimento das complexidades relacionadas à compreensão do patrimônio industrial é um primeiro passo para superação das dificuldades inerentes ao assunto, mas, mais do que isso, é o que possibilita que diferentes alternativas de tutela para esses sítios sejam discutidas, incentivando ainda mais o debate acerca do tema.

No caso de Nova Friburgo, entende-se que as primeiras grandes fábricas a se estabelecerem na cidade, entre as décadas de 1910 e 1930, contribuíram grandemente para a estruturação do território, pois foram responsáveis por materializar na paisagem a cultura de uma época de grande importância. Suas implantações e as relações que estabelecem com outros elementos da paisagem, naturais e construídos, são característicos da lógica fabril da época em questão e responsáveis por criar uma paisagem industrial que ajuda a contar parte da história do município (MANHÃES et al., 2023).

O mapa a seguir (Figura 1) apresenta a localização destes complexos industriais e suas relações com a malha urbana do 1º Distrito de Nova Friburgo:



Figura 1. Mapa de localização das indústrias no 1º Distrito de Nova Friburgo, RJ.

Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2024.

A fábrica Ypú, que será analisada mais a fundo neste trabalho, é um exemplo concreto da relação íntima entre patrimônio industrial e paisagem (Figura 2).



Figura 2. Fachada da Fábrica Ypú, em Nova Friburgo, RJ.

Fonte: Acervo do autor, 2023.

Independentemente de seus usos atuais e estados de conservação, é um conjunto que possui valores históricos, culturais e paisagísticos relevantes para o município, mas que infelizmente não possui qualquer tipo de proteção legal, permitindo que possa ser modificado e descaracterizado a qualquer momento, pondo em risco um patrimônio tão importante para a história da industrialização da cidade e do país. Dessa forma, pensar em diferentes instrumentos e estratégias de proteção que possam ser aplicados a esses complexos é crucial para sua conservação no cenário atual.

METODOLOGIA

Utilizando como base conceitos a respeito do patrimônio industrial e da paisagem, foram realizados estudos aprofundados, por meio de levantamentos fotográficos e bibliográficos do complexo industrial em questão. Além disso, foi utilizado como base um estudo prévio a respeito da contribuição do patrimônio industrial para a formação da paisagem cultural friburguense, (MANHÃES et al., 2023), que analisa as características dos principais complexos industriais da cidade e suas relações com relevo, vegetação, hidrografia, vias, malha urbana, etc., buscando evidenciar assim, os valores culturais relacionados a esses potenciais bens.

A partir disso, usando como referência as legislações vigentes no município, principalmente o Plano Diretor (NOVA FRIBURGO, 2007), foram elaborados esboços de propostas de criação de zonas de proteção em torno das antigas indústrias, com foco na preservação das ambiências características desses locais e dos principais elementos formadores destas paisagens, sem desrespeitar obviamente as atuais condições de cada sítio.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

A partir das análises feitas e do entendimento da inserção das fábricas em seus contextos locais, ficou evidente que a relevância destes complexos industriais está não só nas características de seus edifícios, mas também em sua contribuição para a paisagem da cidade. Suas escalas urbanas mais agregam os demais elementos do contexto local do que restringem o edifício fabril a um objeto monumental isolado de seu entorno.

A preservação do patrimônio industrial de Nova Friburgo, portanto, não deve se resumir, simplesmente, ao tombamento dos edifícios fabris, mas sim se desenvolver a partir de estratégias mais abrangentes, que visem a manutenção das ambiências existentes no entorno dos complexos industriais ao mesmo tempo em que se permite o desenvolvimento das áreas urbanas adjacentes.

Assim, a proposição de zonas de proteção do ambiente cultural se mostra a alternativa mais plausível para a preservação desses espaços, já que se trata de um instrumento de proteção já existente no município e que possibilita a preservação de bens culturais dentro das características desejadas. No caso da fábrica Ypú, a criação de zona de preservação não impediria o avanço das dinâmicas atualmente em curso em suas edificações, mas garantiria a preservação dos valores culturais de interesse coletivo, relacionados à paisagem.

O mapa a seguir (Figura 3) ilustra a Zona de Especial Interesse de Proteção do Ambiente Cultural (ZEIPAC) proposta para a região da fábrica Ypú. Nota-se a presença de espaços tombados, preservados e tutelados, numa gradação que pretende conservar os valores e atributos da área, levando em conta seu atual estado de conservação, sua contribuição para a ambiência do conjunto e seus atuais usos. Junto a isso, foram propostos novos parâmetros urbanísticos, que buscaram restringir minimamente o potencial construtivo do entorno do complexo industrial, sem, contudo, impedir a realização de novas construções na região. Dessa forma, a proposta objetiva atingir o equilíbrio entre a conservação dos valores culturais observados e a continuidade de crescimento do tecido urbano, aspecto essencial para a manutenção da vitalidade das cidades.

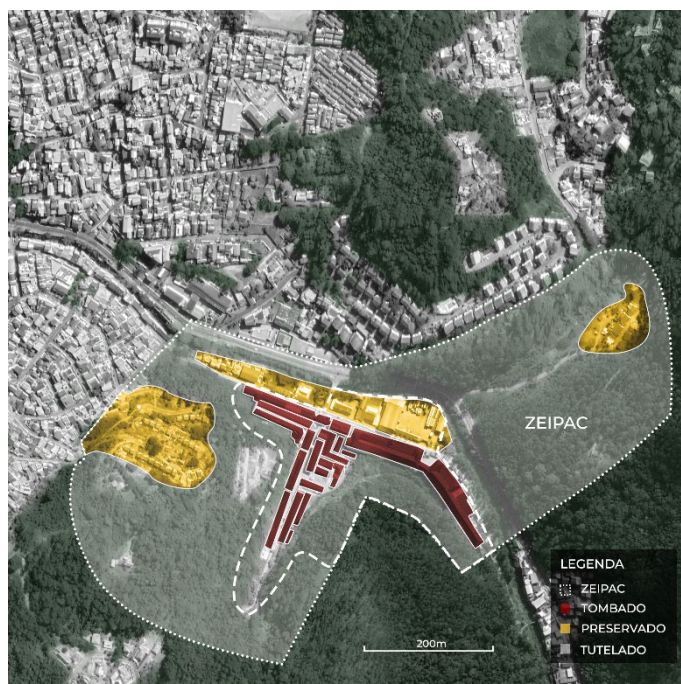


Figura 3. Proposta de Zona de Especial Interesse de Proteção do Ambiente Cultural da Fábrica Ypú.
Fonte: Google Earth, editado pelo autor, 2025.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho objetivou mostrar, por meio de estudo de caso, uma possível forma de atuação que valoriza o patrimônio industrial enquanto bem cultural a ser protegido, levando em conta sua importância histórica, econômica e cultural para as cidades brasileiras, como no caso de Nova Friburgo-RJ.

A preservação de complexos fabris e paisagens relacionadas à industrialização no Brasil é um tema complicado, mas que se torna passível de debate a partir do momento em que se entende a dimensão urbana de seus bens e que se pensa em alternativas de tutela compatíveis com a situação atual de suas edificações e lotes.

É importante ressaltar que existem diversos instrumentos legais de proteção capazes de garantir a salvaguarda do patrimônio cultural. Cada caso demandará análises aprofundadas que apontarão as demandas específicas de cada bem e as diretrizes de preservação mais indicadas. Trabalhos futuros podem vir a estabelecer planos de ação mais detalhados, com o objetivo de dar continuidade a essa discussão e, pouco a pouco, superar os desafios que circundam o tema.

AGRADECIMENTOS

Esse trabalho foi realizado com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), por meio de bolsa de mestrado concedida sob Código de Processo 130682/2025-0.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MANHÃES, Igor Reis; COSTA, Daniella Martins; PESSOA, José. O Patrimônio Industrial como Paisagem Cultural: uma análise da contribuição dos complexos industriais para a formação da paisagem de Nova Friburgo, RJ. In: Anais do Colóquio Ibero-Americano: Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. **Anais [...]** Belo Horizonte (MG) Belo Horizonte, 2023. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/paisagemcultural/674037-o-patrimonio-industrial-como->

- paisagem-cultural--uma-analise-da-contribuicao-dos-complexos-industriais-para-a-form/. Acesso em: 08 set. 2025.
- MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: Seminário Internacional História do tempo Presente, 1, 2011, Florianópolis. **Anais [...]** Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011.
- MOTTA, Lia. A SPHAN em Ouro Preto: uma história de conceitos e critérios. **Revista do IPHAN**, nº 22, p. 108–122, 1987. Disponível em: <https://app.docvirt.com/reviphan/pageid/8015>. Acesso em: 08 set. 2025.
- NOVA FRIBURGO (RJ). **Lei Complementar nº 24**. Plano Diretor Participativo de Nova Friburgo. Câmara Municipal de Nova Friburgo, 2007. Disponível em: https://www.pmnf.rj.gov.br/paginas-centralizadas/10_31_Plano-Diretor-e-Zoneamento-Municipal.html. Acesso em: 06 set. 2025.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. **Esboços: histórias em contextos globais**, [S. l.], v. 11, n. 11, p. pp. 25–30, 2004. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/334>. Acesso em: 6 set. 2025.
- SAMPAIO, Andrea da Rosa. Vazios urbanos e patrimônio industrial: interfaces com o ordenamento urbanístico e o patrimônio cultural. In: BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa (Org.). **Vazios urbanos: percursos contemporâneos**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012, cap. 8, p. 142-165.
- SCHEIN, Richard. The Place of Landscape: A Conceptual Framework for Interpreting an American Scene. **Annals of the Association of American Geographers**, v. 87, n.4, p. 660-680, mar. 1997. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1111/1467-8306.00072>. Acesso em: 08 set. 2025.

MOINHO PINTOBANDEIRENSE-TONDO: UMA REFLEXÃO SOBRE A HISTÓRIA E POSSIBILIDADES DE NOVOS USOS PARA PRESERVAÇÃO

Margit Arnold Fensterseifer – mafenste@ucs.br

Francisco Grasselli Junior – fgjunior@ucs.br

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem por objetivo trazer reflexões sobre a história e a reutilização possível do Moinho Pintobandeirense, posteriormente conhecido como Tondo, localizado no município de Pinto Bandeira, RS. Este é um exemplo significativo de patrimônio cultural e industrial, pois destaca-se com relevância para a memória coletiva, a identidade local e o desenvolvimento sustentável. Os conceitos fundamentam-se em abordagens teóricas de autores como Alois Riegl (2014) e Beatriz Mugayar Kühl (2006), além de princípios de cartas patrimoniais como a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011). A fim de preservar a edificação industrial já descaracterizada pelos maus usos após o encerramento das atividades de moagem, são descritos os valores históricos, arquitetônicos e simbólicos do moinho, compreendendo sua relação com as dinâmicas culturais e econômicas da região. A metodologia utilizada é multidisciplinar, combinando levantamento histórico e técnico, análise arquitetônica e revisão teórica. Os resultados apontam o Moinho Pintobandeirense-Tondo como um marco histórico, cultural e arquitetônico de Pinto Bandeira, simbolizando o impacto da imigração italiana e das transformações econômicas do município. Com a finalidade de reutilização, são propostas funcionalidades adequadas às necessidades atuais do município, transformando o moinho em um vetor de turismo cultural e de fortalecimento da identidade comunitária. A preservação e a requalificação do moinho superam sua estrutura física e o contexto material, englobando simbolismos, memórias e saberes que interligam o passado ao presente e despontam-no como marco referencial da comunidade pinto-bandeirense para as gerações futuras.

1 HISTÓRIA DO MOINHO PINTOBANDEIRENSE-TONDO

1.1 História de Pinto Bandeira

A localidade de Pinto Bandeira inicia a partir do processo de imigração italiana e consequente ocupação das colônias no Rio Grande do Sul (Mascarello, 2021). No ano de 1876, o primeiro grupo de imigrantes italianos chega às terras onde hoje se constitui o município. Oriundos principalmente da região de Vêneto, ao norte da Itália, partiram do porto de Gênova. As famílias dedicavam-se ao cultivo de subsistência e, mais tarde, ao cultivo de videiras (Prefeitura Municipal de Pinto Bandeira, 2024).

Nova Pompeia foi o primeiro nome dado à localidade, ainda enquanto 4º Distrito de Bento Gonçalves. Após a Segunda Guerra Mundial, devido aos processos de nacionalização, o nome foi mudado em homenagem ao militar farroupilha Rafael Pinto Bandeira (Mascarello, 2021). Além dos vinhedos, os colonos entre os anos 1930 e 1960 cultivavam cereais, especialmente o trigo e o milho. Dessa forma, a presença de pequenos moinhos de pedra utilizados como recurso de subsistência pelas famílias locais marcou a paisagem da região. Dentre essas estruturas, o Moinho Pintobandeirense-Tondo destacou-se como uma iniciativa de caráter comunitário, cujo volume de produção e impacto o tornaram um símbolo do desenvolvimento regional. Na imagem a seguir, um recorte do centro urbano com a localização do moinho:

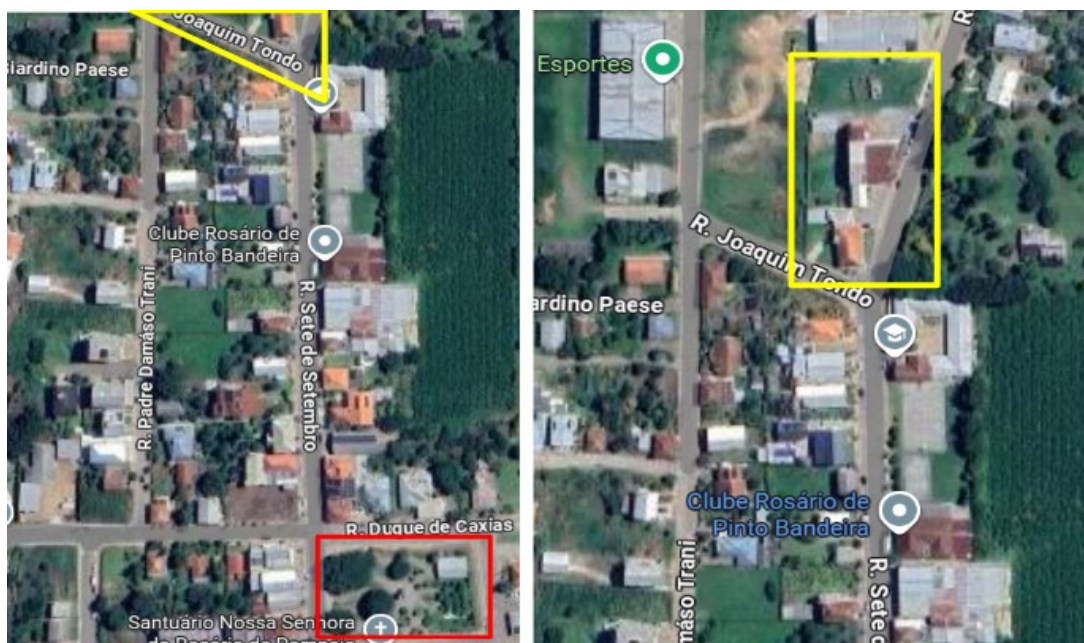


Figura 1. Mapa do centro urbano: à esquerda, praça com Igreja Matriz (grifado em vermelho) em relação ao Moinho (grifado em Amarelo); no mapa da direita, aproximado o terreno do Moinho (sem escala).

Fonte: Google Maps (2025), adaptado pelos autores.

O declínio da utilização do moinho iniciou com a aplicação de tecnologias inovadoras localizadas em centros maiores que possuíam também a logística facilitada pelas estradas de ferro e rodovias. A Figura 2 destaca a estrutura do moinho na década de 1950; em perspectiva visualiza-se a Praça Central da Igreja Matriz Católica, como demonstrado no mapa da figura 1:



Figura 2. Centro de Pinto Bandeira em 1950, o moinho está grifado.

Fonte: Pinto Bandeira- História em Fotos, em Facebook, 2023; adaptada pelos autores.

1.2 História do Moinho

O Moinho Pintobandeirense, mais tarde denominado Moinho Tondo, é uma indústria histórica fundada em 1953. Tornou-se um dos ícones da industrialização da serra gaúcha, servindo como um importante símbolo para o município de Pinto Bandeira e representando a evolução econômica dos

métodos de produção de sua época (Moinho Tondo Pinto Bandeira, 2014). A Figura 3 apresenta a edificação na atualidade:



Figura 3. Visual principal do Moinho, pela rua central de Pinto Bandeira.

Fonte: Grasselli Junior (2024).

O espaço industrial é um legado compartilhado por grande parte da comunidade pinto-bandeirense, que, por décadas, investiu seus esforços neste prédio, símbolo do trabalho local. Nesse aspecto, os processos do moinho caracterizavam uma modernização significativa, com maquinários e técnicas inovadoras que transformaram a produção de farinha e a relação do produtor rural com a iminente industrialização da região (Tondo, E., 2024).

Com o aumento da demanda e o crescimento do negócio, em 1960 a sociedade do Moinho Pintobandeirense foi renomeada para Indústrias Tondo Ltda. Nesse mesmo período, o moinho foi ampliado, passando a utilizar múltiplos elevadores e quatro cilindros, onde o processo de moagem era repetido até atingir a granulometria e qualidade desejadas, alcançando uma produção mensal de aproximadamente 10 mil quilos de farinha. Quando pronta, a farinha era ensacada em embalagens crus de papel adquiridos em Bento Gonçalves e inicialmente comercializada sob a marca “Farinha do Tondo”, sendo os sacos carimbados manualmente pela família, utilizando matrizes metálicas (Guizzo, 2024).

No entanto, as operações enfrentavam falhas recorrentes no abastecimento de energia, especialmente durante o dia, o que interrompia a produção e obrigava a realização de turnos noturnos para atender à demanda. Destaca-se também que as transformações na produção do moinho foram influenciadas por regulamentações federais para o setor tritícola, que introduziram exigências de produção mínima e outras adequações como forma de estímulo à exportação (Tondo, M., 2024).

Em Pinto Bandeira, a unidade direcionou sua produção para farinha de milho e arroz, ajustando-se às condições agrícolas e econômicas da região. Guizzo (2024), que participou ativamente deste período da história do moinho, explica que a transição para o milho foi uma resposta à mecanização agrícola e às limitações do relevo local, o que tornou inviável o cultivo intensivo de trigo e arroz. A produção desse período restringiu-se ao consumo local.

Após o encerramento das atividades industriais, o local serviu de moradia para a família Guizzo — Olívio foi casado com Marlene Tondo, já falecida, então herdeira do edifício. O espaço possui algumas

máquinas preservadas do processo. Foi muito descaracterizado, em especial pela locação a uma casa noturna. Atualmente, está em desuso na maior parte da área.

2 VALORES DE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

A importância e a singularidade do patrimônio arquitetônico do processo de industrialização são atualmente associadas à sua representatividade acerca de períodos históricos que marcam o desenvolvimento da sociedade. Então, para Riegl (2014), reconhece-se um valor histórico. O edifício, assim, é representativo do pensamento científico de uma época e de uma dada cultura. De acordo com Kühl (2006), a arquitetura industrial reflete a transposição de estilos e materiais ao longo do tempo, destacando-se tanto por sua escala, composição e introdução e consolidação de variados tipos arquitetônicos, quanto pelo uso inovador de técnicas e materiais construtivos.

As cartas patrimoniais voltadas à temática industrial, como a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011), também reconhecem a importância dos vestígios da industrialização em razão de sua relevância histórica, social e arquitetônica. Por meio de uma abordagem integrada, a sondagem bibliográfica é fundamental para compreender as dimensões sociais e culturais do patrimônio industrial.

Indissociável ao patrimônio industrial é a identidade das comunidades que nele se vinculavam. Portanto, o conceito de memória, enquanto fundamento teórico, possibilita compreender os valores simbólicos atribuídos ao patrimônio e sua relevância na construção de narrativas coletivas que incorporam o passado aos contextos da atualidade (ICOMOS, 2024). Amparada por autores como Alois Riegl (2014) e Helena Barranha (2016) — cuja valoração intenta assegurar a autenticidade e a unidade dos bens —, a abordagem considera dimensões históricas, artísticas, sociais, simbólicas e de visualidade, propiciando a formulação de diretrizes de conservação que promovem um equilíbrio entre a preservação da integridade histórica e a adaptação do patrimônio às dinâmicas contemporâneas.

3 PROPOSTAS DE RESTAURO E REQUALIFICAÇÃO

O Moinho Pintobandeirense-Tondo, através de suas diversas etapas e adaptações construtivas, estampa em suas estruturas não apenas a evolução das necessidades econômicas do local, mas também as características sociais e estéticas de uma época. Inicialmente, é necessária a realização de reparos e consolidações fundamentadas em uma análise aprofundada dos elementos adicionados e que alteram o conjunto histórico. Algumas inserções formais serão realizadas de modo a restaurar o modelo arquitetônico original. Neste quesito, o projeto respeita as orientações da Carta de Nitzky Tagil (2003) e dos Princípios de Dublin (2011) quanto às aplicações práticas de restauro, requalificação e consolidação.

O espaço cultural, que será denominado “Complexo Cultural Moinho Pintobandeirense”, visa inseri-lo como um espaço onde memória, cultura e desenvolvimento se entrelaçam, preservando a história e a identidade da comunidade, enquanto se transforma em um lugar de encontros, manifestações culturais e fortalecimento dos vínculos sociais, fortalecendo o turismo local (Funari e Pinsky 2003).

O local contemplará seis setores: museológico, com espaço dedicado às atividades expositivas e de valoração patrimonial; social, que reúne ambientes de estar, recepção e vendas; eventos, voltado ao acolhimento do programa de recepção turística; e cultural, destinado à realização de oficinas; além

dos setores administrativo e de apoio. Os espaços propostos não comprometem as atividades econômicas já existentes no núcleo urbano.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O acervo dos patrimônios industriais existentes nem sempre é relevante de modo visual. No entanto, a história mostra a importância dessas edificações no contexto local, uma vez que imprimem significados sociais, econômicos e políticos de épocas passadas — facetas que ainda se revelam em seus traços.

O cuidado com a importância de coletar dados históricos e técnicos do local se torna imprescindível para uma intervenção que respeite a edificação e as diversas épocas expressas em suas paredes, tanto na conservação como, por vezes, na sua descaracterização por usos inadequados.

As cartas, diretrizes e princípios são fundamentais para as escolhas projetuais atuais. No entanto, cada local, assim como o espaço geográfico que ocupa, tem particularidades a serem respeitadas. Como a preservação dos patrimônios industriais é recente a nível mundial, as intervenções requerem novos aportes técnicos e novas opções de lidar. No entanto, o que é correto ainda está expresso na Carta de Veneza de 1964: o princípio da “Reversibilidade”, que permite evitar novas descaracterizações e preservar o que já existe.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSEMBLEIA GERAL DO ICOMOS, Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. 17., 2011, **Cartas Patrimoniais » Os Princípios de Dublin (2011)** Disponível em https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=686 Acesso em 20 de set. 2024.
- ASSEMBLEIA GERAL DO TICCIH, 12., 2003, Nizhny Tagil, Rússia. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial [...]**. [s. l.]: ICOMOS- Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, 2003. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 10 set. 2024.
- BARRANHA, Helena (org.). **Patrimônio cultural: conceitos e critérios fundamentais**. 1. ed. Lisboa: IST Press e ICOMOS-Portugal, 2016. ISBN 978-989-8481-51-1. E-book em formato PDF (134 p.)
- CARTA DE VENEZA. 1964. **Carta internacional sobre preservação de monumentos e sítios**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em 12 de nov. de 2024.
- FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime (org.). **Turismo e patrimônio cultural**. 3. ed. rev. e aum. São Paulo, SP: Contexto, 2003. 130 p. ISBN 85-7244-171-9. (Originalmente publicado em 2001).
- GUIZZO, Paulo Cesar Tondo. **Entrevista cedida a Francisco Grasselli Junior**. Pinto Bandeira, 25 de outubro de 2024. Entrevista.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.
- MASCARELLO, Luiz Antonio (Pe.). **Pinto Bandeira: uma história contada pela fé**. 1. ed. Pinto Bandeira: Ideias e Mídias, 2021. 488 p. ISBN 978-65-002014-4-4.
- MOINHO TONDO PINTO BANDEIRA. © 2013–2014. Disponível em: <https://moinhopintobandeira.blogspot.com/>. Acesso em: 26 out. 2024.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE PINTO BANDEIRA. Pinto Bandeira, © 2013–2024. Disponível em: <https://www.pintobandeira.rs.gov.br/>. Acesso em: 5 out. 2024.
- RIEGL, Alois. **O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem**. Tradução: Werner Rothschild Davidsohn, Anat Falbel. 1. ed. São Paulo, SP: Perspectiva, 2014. 88 p. ISBN 978-85-273-1005-5. (Originalmente publicado em 1903).

TONDO, Elói. **Entrevista cedida a Francisco Grasselli Junior.** Contato telefônico, 4 de novembro de 2024. Entrevista.

TONDO, Maria Leonilda Pietrovski. **Entrevista cedida a Francisco Grasselli Junior.** Pinto Bandeira, 25 de outubro de 2024. Entrevista.

REVISÃO DO DISCURSO HISTÓRICO NO MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO

Cinara Isolde Koch Lewinski – cinarakoch@gmail.com
Francisca Ferreira Michelin – fmichelon.ufpel@gmail.com

INTRODUÇÃO

O trabalho apresentará um estudo sobre as ferroviárias, que surgiu no decorrer das atividades como historiógrafa do Museu do Trem de São Leopoldo, Rio Grande do Sul, no qual se constatou a ausência das mulheres na história oficial da ferrovia. Durante o desenvolvimento do trabalho na instituição, foi verificada a existência de acervos que revelavam o perfil e a vida funcional das trabalhadoras. Apesar dessa constatação, as memórias e as histórias das mulheres ficavam à sombra de uma história oficial da ferrovia, sob a ótica preservacionista masculina, que reconstituía um ambiente de trabalho em que os homens eram destacados pela sua vida funcional e as mulheres estavam diluídas nesse contexto com uma faceta masculinizada

Então, este trabalho é um recorte do estudo de caso sobre a representação das mulheres ferroviárias no Museu do Trem de São Leopoldo, que está sendo investigado, e tem como objetivo apresentar a importância de trazer um novo olhar sobre os acervos museológicos salvuardados em instituições museológicas. Deste modo, para fundamentar a pesquisa, foram utilizados como embasamento teórico Bourdieu (2012), que reflete sobre a força da ordem masculina, a qual se confirma com a inquestionável imposição da visão androcêntrica como neutra, que não tem obrigação de se pronunciar em discursos que se propõem a validá-la; Rago (1995), por discutir a ampliação do discurso historiográfico, que anteriormente era estruturado para pensar o sujeito universal como masculino; Poulot (2012), por permitir refletir criticamente sobre o patrimônio cultural; e Pollak (1989), por discorrer sobre o direito à memória dos grupos da sociedade civil que são invisibilizados nos discursos oficiais.

Enfim, há necessidade de tirar as mulheres trabalhadoras das sombras para colocá-las nas temáticas das exposições, e o estudo de caso que tem como objeto as memórias das ferroviárias acolhidas no Museu do Trem de São Leopoldo, busca demonstrar a potencialidade que as instituições possuem em atribuir novos valores a seus acervos. Sendo assim, este trabalho aborda a importância de buscar novos rumos que não permitam mais o estabelecimento e a perpetuação das relações de poder que garantem a manutenção da dominância do gênero masculino nesses espaços.

MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO

Em 26 de novembro de 1976, foi criado o Museu do Trem a partir de um convênio entre a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo. Inicialmente, a estação ferroviária de São Leopoldo dividia o mesmo prédio com o Museu até 1980, quando foi desativada. Em 1982, a RFFSA retomou o Museu do Trem por meio do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e reconstruiu a centenária edificação, que passou a abrigar o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul (CARDOSO; ZAMIN, 2012).

No ano de 1989, a instituição foi fechada por medidas de contenção de despesas, o que gerou muita polêmica, pois a sociedade leopoldense não aceitou a decisão e organizou uma campanha pela permanência da instituição museológica na cidade. Quatro meses depois, o Museu foi tombado como patrimônio histórico pelo IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado), por meio

da Portaria nº 17/90. Em 1991, foi firmado um comodato entre a RFFSA e a Prefeitura Municipal de São Leopoldo e, desde então, o município administra a instituição e permanece responsável pela salvaguarda do acervo ferroviário, que passou a ser cadastrado pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) após a extinção da empresa ferroviária. Ao longo de sua trajetória, o Museu recebeu acervos por doação da comunidade em geral e dos ferroviários, mas, principalmente, por transferência da RFFSA, formando um conjunto de várias tipologias: tridimensional, documental, bibliográfico e audiovisual (BRASIL, 2008).

Os discursos construídos por meio do acervo ferroviário

Os acervos constituídos nas instituições museológicas são carregados de intencionalidades ligadas a valores e disputas de memórias, e no Museu do Trem de São Leopoldo não é diferente. Assim, a formação dos acervos da instituição e as informações disponibilizadas na narrativa histórica não têm nada de natural. Os vestígios do passado da ferrovia foram selecionados para serem salvaguardados e para construir uma narrativa histórica de acordo com o contexto de quem determinou a organização do acervo. Desse modo, no período em que a RFFSA administrou o Museu, o discurso foi estabelecido pela própria empresa sobre a ferrovia federal, o que determinava como os funcionários da instituição museológica deveriam formular determinado tipo de enunciado.

Além disso, os materiais históricos da ferrovia considerados significativos passaram pelo processo de musealização, no qual foram constituídas diversas representações dentro dos limites conceituais e das conjunturas vigentes. Sendo assim, os objetos musealizados incorporados ao Museu do Trem perderam a sua função primária e passaram a ser portadores de informação, mas não de forma neutra, pois, como Poulot (2012, p. 29) já indica, “[...] o patrimônio é uma manifestação autoproclamada de um trabalho social e intelectual” e, conseqüentemente, o patrimônio industrial também passa por recortes e enquadramentos do que deve ser lembrado ou esquecido.

Todavia, as instituições museológicas, além de edificar significações em torno do objeto, também potencializam os sentidos já conferidos antes de o material ser colocado na instituição (Possamai, 2001). Por esse motivo, os museus são lugares profícuos para pesquisa, pois possuem vestígios que possibilitam verificar versões da história que ainda não foram estudadas. Com relação ao esquecimento de certos grupos nas narrativas históricas, Pollak (1989, p. 11) evidencia que o silêncio não significa ausência de memória, “[...] mas pode constituir-se em uma forma de transmissão indireta, carregada de sentidos ocultos.” Assim, são memórias ‘subterrâneas’ que precisam ser visibilizadas, como as das mulheres trabalhadoras. Essa tarefa não é fácil, mas também não é impossível, pois, de acordo com Bourdieu (1998, p. 119), “é possível subverter a ordem masculina, mas isso exige uma tomada de consciência das estruturas invisíveis que a sustentam.” Nessa gradual tomada de consciência, surgem estudos sobre as mulheres que evidenciam a presença delas na vida social, como sujeitos históricos capazes de lutar e transformar as condições sociais (Rago, 1995).

Partindo desses pressupostos, pode-se pensar a questão das mulheres ferroviárias inseridas no discurso oficial da ferrovia, onde a representação delas fica dissolvida em uma neutralidade uniformizadora que negligencia ou secundariza seus papéis dentro da RFFSA. Ciente disso, o Museu do Trem de São Leopoldo tem coletado depoimentos de ferroviárias para o projeto de história oral, no qual é possível conhecer a trajetória profissional dessas mulheres e, assim, revisar a narrativa histórica oficial construída pelo Estado brasileiro. O projeto de coleta das entrevistas tem sido uma oportunidade para a instituição transformar o discurso oficial da ferrovia por meio da inclusão de diversas interpretações e perspectivas sobre o trabalho na estrada de ferro, revelando aspectos não

registrados pela história, e evidenciando o protagonismo das ferroviárias, assegurando-lhes um lugar na história da estrada de ferro no Rio Grande do Sul.

O PROJETO DE COLETA DE ENTREVISTAS NO MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO

O projeto de coleta de entrevistas do Museu do Trem de São Leopoldo, realizado desde 2018, utilizou a história oral como metodologia para caracterizar o cotidiano de trabalho das ferroviárias no final do século XX, já que o acervo institucionalizado no Museu não fornecia informações a respeito do assunto. Desse modo, as informações coletadas com as entrevistadas trouxeram para a instituição a memória da trajetória profissional de forma compartilhada, pois conforme Alberti (2004, p. 34), “[...] é uma construção a dois, em que entrevistado e entrevistador contribuem para a produção de um saber”, revelando uma memória subjetiva e plural. Portanto, as entrevistas forneceram a memória subjetiva das ferroviárias sobre o cotidiano laboral na ferrovia, mas não o passado tal como ele é, pois como aponta Halbwachs (2006, p. 86), “o passado não se conserva como tal na memória, ele é reconstruído com a ajuda de noções e imagens do presente.”

Sendo assim, o projeto de coleta de depoimentos permite que mulheres ferroviárias compartilhem relatos sobre sua trajetória profissional e seu vínculo com a ferrovia gaúcha, o que possibilita entrecruzar as memórias das trabalhadoras com o contexto histórico e as discussões teóricas de seu tempo. Então, vários assuntos aparecem nos relatos, porém todos estão atravessados pela invisibilização das ferroviárias na empresa, embora, também tragam o protagonismo assumido como mulher na busca pelos direitos assegurados pela Constituição de 1988. Ainda, destacam sua atuação como sujeito histórico com capacidade de reivindicar melhores condições sociais de trabalho e de resistir à dominação masculina. Assim, as trabalhadoras da RFFSA entrevistadas desmistificam a imagem das mulheres como passivas e submissas, apresentando um universo feminino capaz de tomar decisões e de questionar, por meio de ações práticas, as incoerências da sociedade.



Figura 1. Foto da entrevistada Antônia Mara Vieira Loguércio no Museu do Trem.
Fonte: Lewinski (2018).

Além disso, nos depoimentos percebe-se a ideia estereotipada de separação entre papéis considerados próprios dos homens e funções atribuídas às mulheres. Segundo as recordações das entrevistadas, na ferrovia a alocação preferencial da maioria das mulheres era em atividades administrativas; porém, também houve incursões bem-sucedidas, embora marcadas por muita luta, de mulheres em cargos tipicamente masculinos. São ferroviárias que romperam os paradigmas da época demonstrando que a mulher pode exercer qualquer tarefa, inclusive aquelas tradicionalmente atribuídas aos homens, além de evidenciar o processo de cristalização de identidades e a luta para combatê-lo. Apesar das diferentes perspectivas sobre a trajetória profissional, todas as entrevistadas foram unânimes em afirmar o carinho pela empresa e justificaram o orgulho de serem ferroviárias por se considerarem parte da chamada ‘família ferroviária’. Além disso, cabe destacar, em âmbito acadêmico, que a maioria das ferroviárias demonstraram, em alguns momentos de seus relatos, a perpetuação do discurso patriarcal proferido pela ferrovia, evidenciando a necessidade constante de desconstruir representações consolidadas coletivamente.

CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, o Museu do Trem de São Leopoldo busca, por meio do projeto de história oral, ampliar os estudos sobre a trajetória dos trabalhadores e incluir as memórias das mulheres ferroviárias na pesquisa histórica da instituição. Por muito tempo, o discurso oficializado pelo Museu homogeneizou a trajetória dos ferroviários e, de certo modo, invisibilizou alguns grupos sociais. A partir desse projeto, tornou-se possível expandir as possibilidades de pesquisa sobre a ferrovia gaúcha, além de evidenciar a necessidade de ampliar as discussões sobre as relações de poder, a produção de significados e as formas de construção e legitimação das hierarquias de gênero nos espaços museológicos. Assim, este trabalho buscou destacar a importância de desconstruir os valores atribuídos aos acervos pelas instituições museológicas e mostrar como a metodologia da história oral pode contribuir para trazer novos olhares sobre a temática ferroviária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBERTI, Verena. **História oral: métodos, teorias e práticas**. Petrópolis: Vozes, 2004.
- Bourdieu, Pierre, 1930-2002. **A dominação masculina**. Tradução Maria Helena Kühner. 11ª ed. - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. –RFFSA. **Inventário de bens móveis de valor histórico, artístico e cultural do Museu do Trem São Leopoldo-RS**. Porto Alegre: Unidade Regional Porto Alegre, 2008.
- CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul. **Inventário das estações: 1874-1959**. Porto Alegre: Pallotti, 2002.
- HALBWACHS, Maurice. **Memória coletiva**. Trad. de Denise Bottmann. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2006
- POLLAK, Michel. Memória, esquecimento, silêncio. In: **Estudos Históricos**. Vol.2. n. 1, 1989.
- POSSAMAI, Zita Rosane. **Nos bastidores do museu: patrimônio e passado da cidade de Porto Alegre**. Porto Alegre: EST Edições, 2001.
- POULOT, Dominique. A razão patrimonial na Europa do século XVIII ao XXI. In: **Revista do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 34, 2012.
- <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Numero%2034.pdf> 2012.
- <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Numero%2034.pdf> Acesso em: 13 set. 2025.
- RAGO, Margareth. As mulheres na historiografia brasileira. In: SILVA, Zélia Lopes da. (Org.). **Cultura Histórica em Debate**. São Paulo: UNESP, 1995

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E MEMÓRIA OPERÁRIA EM SÃO GONÇALO: VESTÍGIOS, NARRATIVAS E DISPUTAS DE LEMBRANÇA NA “MANCHESTER FLUMINENSE”

Carolina Fonseca Marinho Vidal Bemfeito – carolinav@id.uff.br

INTRODUÇÃO

Nas dinâmicas urbanas contemporâneas, é comum encontrar antigas fábricas ou complexos industriais que perderam suas funções originais em decorrência do crescimento urbano e da reconfiguração econômica. Esses espaços muitas vezes se tornam ociosos, seja pela migração das atividades produtivas para outras regiões, seja pela obsolescência das estruturas e tecnologias utilizadas.

O patrimônio industrial constitui um campo de estudos que, nas últimas décadas, vem sendo progressivamente reconhecido como parte fundamental da história urbana e social. Mais do que um acervo de estruturas fabris em ruínas, o patrimônio industrial abrange também as vilas operárias, os equipamentos sociais e os modos de vida que se constituíram em torno da atividade produtiva. De acordo com a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), esse patrimônio possui valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico e científico, envolvendo não apenas fábricas, mas também habitações, locais de culto, escolas, transportes e demais estruturas vinculadas ao mundo do trabalho.

Nesse contexto, a memória aparece como um eixo essencial para compreender e valorizar o patrimônio industrial. Para Maurice Halbwachs (1990), a memória coletiva é sempre socialmente construída e se ancora em espaços concretos que garantem sua permanência. Pierre Nora (1993) ressalta que os “lugares de memória” emergem quando a continuidade histórica se rompe, tornando-se necessários para cristalizar lembranças ameaçadas de esquecimento. No Brasil, Maurício Abreu (1998) contribui para o debate ao destacar a memória urbana como um campo de disputas, no qual diferentes atores sociais atribuem sentidos diversos ao espaço construído.

A cidade de São Gonçalo, localizada no entorno da Baía de Guanabara no Estado do Rio de Janeiro, constitui um caso paradigmático para pensar a relação entre patrimônio industrial e memória. Durante o auge de sua industrialização, entre as décadas de 1940 e 1950, o município foi conhecido como a “Manchester Fluminense”, em alusão à cidade inglesa de Manchester, que se destacou como polo fabril no século XIX. Nesse período, São Gonçalo chegou a concentrar 203 indústrias registradas, produzindo uma ampla variedade de itens, incluindo cimento, louças, fósforos, papel, vidro, cerâmicas para telhas e tijolos, conservas de peixe e mosaicos (LESSA, 2024). Esse processo atraiu numerosos trabalhadores e demandou tanto a construção de vilas operárias quanto a urbanização de novas áreas para acolher a população em expansão.

Apesar desse período de prosperidade, a cidade sofreu um rápido processo de desindustrialização a partir da segunda metade do século XX. A falta de incentivos governamentais e a ausência de políticas que reconhecessem seu potencial econômico contribuíram para a decadência das atividades industriais. Como consequência, São Gonçalo perdeu seu protagonismo e passou a ser vista como uma “cidade-dormitório” termo usado para designar cidades periféricas cuja população depende majoritariamente de oportunidades econômicas e serviços de centros urbanos maiores, como a cidade do Rio de Janeiro.

Hoje, o que resta do passado industrial gonçalense são ruínas, memórias transmitidas por antigos trabalhadores e moradores, e algumas vilas operárias ainda de pé, embora descaracterizadas e sem políticas efetivas de preservação. Nesse cenário, discutir patrimônio industrial e memória torna-se essencial para compreender como esses vestígios se configuram como lugares de memória e para refletir sobre sua relevância na construção das identidades coletivas.

Este trabalho tem como objetivo analisar as relações entre patrimônio industrial e memória em São Gonçalo, com ênfase no distrito de Neves, discutindo de que modo as vilas operárias e os remanescentes fabris podem ser compreendidos como lugares de memória e como sua preservação é fundamental para a construção de identidades coletivas.

METODOLOGIA

A pesquisa foi estruturada em quatro frentes principais:

1.1 Revisão bibliográfica – análise de autores clássicos sobre memória (HALBWACHS, 1990; NORA, 1993; ABREU, 1998; SANTOS, 1994), arquitetura e patrimônio industrial (TICCIH, 2003;

MENEGUELLO, 2023; ROSSI, 1995; GARNIER, 1917; SAMPAIO, 2012) e sobre a história e processos de industrialização em São Gonçalo (BRAGA, 1997; LESSA, 2024; RIBEIRO, 2007; PALMIER, 1940).

1.2 Levantamento documental e cartográfico – consulta a mapas históricos, fotografias de época, registros oficiais da Prefeitura de São Gonçalo, além de relatos presentes em jornais e publicações em redes sociais.

1.3 Estudo de caso empírico – análise do distrito de Neves, com base em observações de campo e em imagens recentes do Google Maps/Street View.

1.4 Abordagem interpretativa – sistematização dos dados sob a ótica da memória coletiva e dos lugares de memória, buscando identificar disputas em torno do que é lembrado ou esquecido sobre o passado industrial gonçalense.

RESULTADOS E INTERPRETAÇÕES

São Gonçalo: da “Manchester Fluminense” ao esquecimento industrial

Entre as décadas de 1930 e 1950, São Gonçalo consolidou-se como o principal polo industrial do estado do Rio de Janeiro, respondendo por mais da metade da arrecadação tributária estadual, segundo Lessa (2024). A localização estratégica, próxima a Niterói e ao Rio de Janeiro, favoreceu a instalação de fábricas diversificadas, que transformaram a cidade de um espaço predominantemente agrícola em uma metrópole industrial. Nesse período, as indústrias locais atuavam em diversos ramos, como cerâmico, alimentício, naval, metalúrgico, vidreiro, fósforos e brinquedos. O distrito de Neves tornou-se o epicentro desse processo, reunindo dezenas de fábricas e atraindo um grande contingente de trabalhadores. A paisagem urbana foi profundamente modificada com a construção de galpões, chaminés, linhas férreas e vilas operárias.

Um levantamento realizado a partir das descrições contidas em Braga (1997) permitiu mapear trinta e cinco fábricas, identificando suas localizações no município. A linha férrea foi reconstruída com base em informações provenientes de mapas históricos, que detalhavam o percurso original dos trens. Os resultados revelam a predominância de aglomerações industriais no distrito de Neves, que se destacou como um dos principais polos de concentração fabril durante o período analisado.

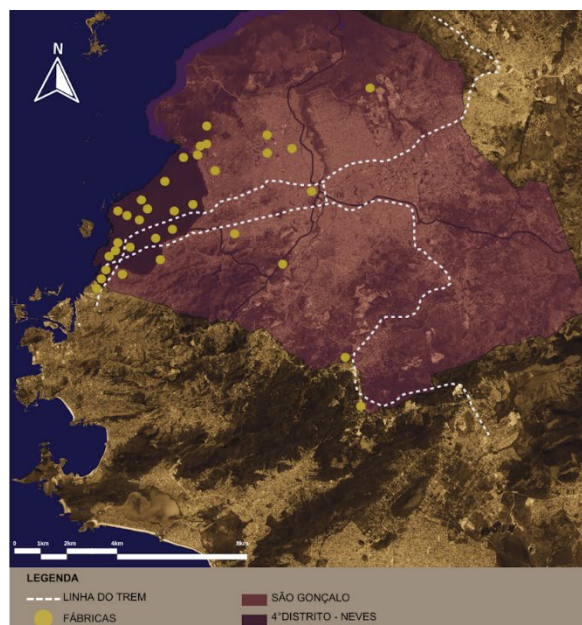


Figura 1. Mapa fábricas e linha do trem no Município de São Gonçalo.

Fonte: Elaboração da autora.

O esvaziamento industrial, iniciado nas décadas seguintes, alterou radicalmente a configuração do município. O que antes simbolizava progresso passou a ser associado à ruína, ao abandono e ao esquecimento. São Gonçalo, que já figurara como centro produtivo, passou a ser caracterizada como cidade-dormitório da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, conforme Moraes (2020).

Vilas operárias como lugares de memória

A análise do distrito de Neves permite compreender como as vilas operárias constituem testemunhos fundamentais do passado industrial. A Vila Lage, construída por Henrique Lage na década de 1920, apresenta residências padronizadas de um e dois pavimentos, com grandes portas e janelas de madeira, varandas e telhados característicos (RIBEIRO, 2007). Além das moradias, o conjunto contava com o Clube Social Vila Lage, inaugurado em 1942, que desempenhou um papel importante na vida comunitária.



Figura 2. Visão lateral do conjunto de casas sendo construídas Vila Operária Neves.

Fonte: Blog Memória de São Gonçalo

Outros conjuntos vinculados à CBUM, à Hime e à Fiat Lux também conformaram espaços de moradia para operários, integrando trabalho, habitação e sociabilidade.

No entanto, atualmente, esses conjuntos se encontram descaracterizados por reformas sem orientação patrimonial e pressionados pelo avanço da especulação imobiliária. Sua permanência material é precária, mas sua permanência simbólica se ancora nas memórias dos antigos moradores e trabalhadores. É nesse sentido que se tornam “lugares de memória” (NORA, 1993), espaços em que se cristalizam lembranças de um passado em risco de apagamento.

a. Memória, disputas e apagamentos

A memória urbana, como lembra Maurício Abreu (1998), é um campo de disputas: não há uma única narrativa sobre a cidade, mas múltiplas lembranças que se sobrepõem, se confrontam e, muitas vezes, se silenciam. Em São Gonçalo, a memória oficial tende a destacar figuras políticas ou episódios ligados ao crescimento urbano, enquanto a memória operária permanece marginalizada.

As fábricas que no passado simbolizavam progresso tornaram-se ruínas sem proteção legal. As vilas operárias, embora ainda habitadas, não são reconhecidas como patrimônio. Nesse processo, observa-se o risco do “apagamento simbólico” denunciado por Pierre Nora (1993), quando a continuidade histórica se rompe e o presente perde conexão com seu passado.

Ao mesmo tempo, há sinais de resistência. Grupos organizados em redes sociais buscam registrar e difundir lembranças ligadas ao patrimônio industrial por meio de blogs, fotografias e depoimentos, muitas vezes acompanhados de acervos pessoais que resgatam a memória da época industrial. Surgem relatos de trabalhadores, familiares de operários e moradores das proximidades que vivenciaram toda essa era de prosperidade. Essa disputa entre esquecimento e rememoração revela como a memória coletiva não é um dado natural, mas uma construção social e política, como já apontava Halbwachs (1990).

Benjamin. (1989, p. 36) descreve poeticamente a ligação entre o trabalhador e o ambiente fabril:

Para o trabalhador, o prazer de ficar quieto é esgotante. Mesmo que a casa em que habite sob um céu sem nuvens seja guarnecida de verdes, perfumada de flores e animada pelo gorjeio de pássaros, se ele está ocioso, permanece inacessível aos encantos da solidão. Mas, se, por acaso, o som ou o apito agudo de uma fábrica distante atinge o seu ouvido; se simplesmente ouve o estalido monótono dos trituradores de uma manufatura, logo sua fronte se ilumina... Já não sente o perfume requintado das flores. A fumaça das altas chaminés da fábrica, os golpes retumbantes da bigorna o fazem vibrar de alegria. Lembra os dias felizes de trabalho guiado pelo gênio do inventor.

b. Patrimônio industrial como vetor de identidade

Preservar o patrimônio industrial em São Gonçalo significa muito mais do que conservar ruínas. Significa valorizar a história do trabalho, reconhecer as contribuições dos operários e ressignificar identidades locais. Como observa Cristina Meneguello (2023), o patrimônio industrial deve ser compreendido como um direito à cidade, uma vez que sua preservação assegura a continuidade de narrativas sociais e culturais.

Ao associar memória coletiva e patrimônio, torna-se possível reconstituir o elo entre passado e presente, abrindo caminhos para políticas públicas de preservação e reuso. A ressignificação das vilas operárias e fábricas pode, por exemplo, impulsionar projetos culturais, educacionais e turísticos, promovendo não apenas a preservação da materialidade, mas também a valorização das práticas e experiências humanas a elas associadas.

Sampaio (2012, p. 147) alerta, entretanto, para o risco dos processos contemporâneos de descaracterização:

Não obstante os preceitos já consagrados no campo da preservação, tem se observado cada vez mais nas metrópoles brasileiras, megaprojetos que descaracterizam, ou mesmo arrasam, o patrimônio industrial, banalizados pelo lucro imobiliário, e justificados por supostos benefícios à sustentabilidade ambiental.

CONCLUSÕES

O estudo do patrimônio industrial de São Gonçalo evidencia como a memória coletiva se inscreve nos espaços urbanos, ainda que em fragmentos. A trajetória da “Manchester Fluminense” revela um paradoxo: de um lado, o protagonismo industrial que impulsionou o desenvolvimento local; de outro, o abandono e o esquecimento que marcaram a desindustrialização.

Em sua maioria, não restam vestígios das antigas construções industriais, ou estas se encontram em ruínas e em estado de esquecimento. O que representava parte significativa do crescimento econômico e da história da cidade perdeu valor ao longo do tempo, tornando-se apenas remanescentes do passado — alguns preservados em registros fotográficos, outros apenas na memória dos mais antigos. As ruínas que ainda permanecem de pé carecem de reconhecimento e preservação, visto que sua função original de espaço de trabalho e produção se extinguiu, fazendo com que sua trajetória histórica e simbólica também se perdesse no presente.

As vilas operárias e as ruínas fabris configuram-se como lugares de memória, nos quais se entrelaçam lembranças individuais, coletivas e urbanas. Contudo, a ausência de políticas de preservação ameaça tanto a materialidade dessas construções quanto a transmissão das experiências a elas associadas.

Diante desse quadro, torna-se urgente reconhecer o valor histórico, arquitetônico e social do patrimônio industrial gonçalense. Preservar esses vestígios significa não apenas conservar edifícios, mas garantir que as narrativas operárias, as práticas de trabalho e as experiências humanas não sejam apagadas. O patrimônio industrial, nesse sentido, pode atuar como vetor de identidade, pertencimento e resistência frente ao esquecimento, reafirmando a relevância da memória na construção da cidade contemporânea.

Notas

O presente resumo expandido compõe parte da pesquisa de mestrado da autora, que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU/UFF), sob orientação da Professora Doutora Andréa da Rosa Sampaio, e integra um estudo mais amplo sobre patrimônio industrial e memória urbana em São Gonçalo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Maurício de Almeida. *Sobre a memória das cidades*. Revista Território, Rio de Janeiro, ano III, n. 4, p. 6–24, 1998.
- BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- MORAES, João Marçal Bode de. *Espaço do trabalho e mudanças socioespaciais: a reconstrução dos espaços urbano-fabris no município de São Gonçalo*. Rio de Janeiro: UERJ, 2020.
- BRAGA, Maria Nelma Carvalho. *O município de São Gonçalo e sua história*. São Gonçalo: Apologia Brasil, 1997.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.

- LESSA, José Luís Honorato. “Pioneira do progresso fluminense”: o caso da industrialização de São Gonçalo (RJ) no século XX. *Espaço e Economia – Revista Brasileira de Geografia Econômica*, Rio de Janeiro, 2024.
- MENEGUELLO, Cristina. *Patrimônio industrial e direito à cidade*. Campinas: Unicamp, 2023.
- NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. In: NORA, Pierre (Org.). *Os lugares de memória: a República*. Campinas: Ed. Unicamp, 1993.
- PALMIER, Luiz. *São Gonçalo cinquentenário: história, geografia, estatística*. São Gonçalo: Ed Rios, 1940.
- RIBEIRO, Carlos Alberto Campello. *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891–1942)*. 2007. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.
- ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SAMPAIO, Andrea da Rosa. **Vazios urbanos e patrimônio industrial: interfaces com o ordenamento urbanístico e o patrimônio cultural**. In: BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa (org.). *Vazios urbanos: percursos contemporâneos*. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012. cap. 8, p. 142–165.
- TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial*. 2003. Disponível em: <https://ticcih.org>. Acesso em: 10 set. 2025.

MEMÓRIAS E IDENTIDADE CULTURAL: A POTENCIALIDADE DO TURISMO HISTÓRICO-INDUSTRIAL TÊXTIL COM A ANTIGA COMPANHIA PETROPOLITANA DE TECIDOS NO 2º DISTRITO (CASCATINHA) NA CIDADE DE PETRÓPOLIS/RJ

Sara Maria Candido Maia – mariacsara@yahoo.com.br

INTRODUÇÃO

As cidades são constituídas através da pluralidade de elementos que perpetuam a história e a memória, que conseqüentemente, são singulares na sua identidade. O olhar amplo e atento para as diferentes camadas da estratigrafia das cidades, possibilitam que leituras possam ser realizadas, através de elementos ímpares, sejam eles, casas, ruas, fábricas e principalmente pessoas com e sendo histórias que integram uma localidade. A urbanização é um processo social que está em constante modificações, dentre elas, o aumento considerado da população, assim como, o fenômeno da industrialização.

O município de Petrópolis fica localizada na região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro e é constituído por cinco distritos: Petrópolis, Cascatinha, Itaipava, Pedro do Rio e Posse. O município é um destino turístico que possui uma história de grande imponência, na qual, o primeiro distrito, Petrópolis está localizado o centro histórico com os pontos turísticos mais conhecidos, dentre eles, o Museu Imperial que retrata por meio dos acervos preservados o período da história do Império do Brasil, em específico, o Segundo Reinado.

Contudo, há uma vertente negligenciada, pouco conhecida e pouco difundida que é a Petrópolis proletária que estava em desenvolvimento concomitantemente ao período monárquico, meados da década de 1870. Nora (1996), traz a perspectiva da memória e da história, sendo que, ambas estão longe de serem sinônimos, mas sim, que uma opõe a outra. Já que, a memória ela é viva e em constante evolução, entretanto, a história, é uma representação do passado e a reconstrução sempre problemática de algo que aconteceu. Em consonância, Mesquita (2012) aponta que Petrópolis é muito mais que uma cidade de veraneio, já que, ela abrigou diferentes fábricas têxteis, entre os anos de 1870 e 1937, uma sociedade operária.

Além disso, Angelo (2014), cita que, Petrópolis possui identidades, festividades devido aos mais diversos imigrantes que começaram a povoar a região, e o trabalho era uma forma de concentrar grupos para o desenvolvimento regional. Cabral e Lopes (2016) refletem que, devido ao posicionamento da cidade, assim como, por ela ser um destino da aristocracia, ela sempre teve como característica a rápida evolução e mudanças culturais, sociais e econômicas desde a sua fundação em 1843. Moraes (2023) aborda que, a associação a construção da imagem de ⁵⁴“Cidade Imperial” devido ao município ser destino de veraneio se consolidou e sendo um dos principais elementos de atração turística, no entanto, nem todos os grupos foram contemplados nesse processo de crescimento geográfico e populacional. Por fim, Marson (2024), expressa que o processo de industrialização, impulsionou ganhos de produtividade alterando a perspectiva de produção e consumo antes conhecida, possibilitando a mudança brusca para o desenvolvimento econômico da sociedade. Moraes (2023, p. 14) aponta que os imigrantes edificaram a cidade, contudo,

⁵⁴ Através do Decreto nº 85.849, de 27 de março de 1981, fica atribuído a cidade de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro o título de “Cidade Imperial” (Brasil, 1981).

notoriamente nem todos os grupos foram privilegiados neste processo. Além da cultura germânica, a cultura italiana também criou laços típicos das regiões que vieram com as partes da cidade onde se estabeleceram. Com o fracasso da colônia agrícola, teve início o processo de industrialização de Petrópolis, que se tornou um centro de atração de investimentos em companhias têxteis.

Diante disso, em Petrópolis, foram surgindo diferentes companhias têxteis, que atualmente os imóveis se concentram no primeiro e segundo distrito, Petrópolis e Cascatinha, respectivamente. São grandes construções imponentes arquitetônicas, acompanhadas de enormes chaminés, sendo eles, um memorável elemento que foi um polo com diversificadas companhias têxteis. Logo, o município possibilita outras potencialidades para a diversificação turística, como é o caso do turismo histórico-industrial. Diante disso, a questão norteadora para essa pesquisa foi qual a potencialidade do turismo histórico-industrial têxtil com a antiga Companhia Petropolitana de Tecidos como ferramenta para a valorização do patrimônio industrial e cultural da região?

Com esse estudo são trazidas questões acerca da visibilidade das grandes fábricas têxteis que moldaram o cenário da cidade de Petrópolis no século XIX, e suas arquiteturas que ainda resistem a influência do passar do tempo. Elas impulsionaram a economia, a sociedade e consequentemente, alavancaram o desenvolvimento da localidade. Diante disso, é necessário preservar a história e recuperar a identidade fabril local.

Os objetivos para esse estudo são: Analisar a potencialidade do turismo histórico-industrial têxtil como ferramenta de valorização da memória e da identidade cultural local, a partir do estudo da Companhia Petropolitana de Tecidos, localizada no 2º distrito de Petrópolis (Cascatinha), buscando compreender seu papel histórico, social e cultural no contexto da cidade. Como também, registrar as memórias locais que estão associadas a Cia Petropolitana de Tecidos por meio de fontes históricas e apontar o potencial turístico do patrimônio industrial têxtil.

1 HISTÓRIA: A ASCENSÃO DA COMPANHIA PETROPOLITANA DE TECIDOS

A fundação da cidade de Petrópolis aconteceu no dia 16 de março de 1843 por meio do Decreto Imperial nº 155 assinado pelo Imperador Dom Pedro II e entre os anos de 1894 e 1902 a cidade foi a capital do Estado do Rio de Janeiro. Pela grande visibilidade local, ocorreu um rápido crescimento de empresas industriais e comerciais (Cabral e Lopes, 2016, p. 8). A partir daí, mudanças começaram a acontecer, dentre muitas, o cenário social da cidade que era constituída pela Família Real e aristocrata, passou a dividir o espaço com a classe operária das grandes indústrias que iam surgindo, dentre elas, na figura 1, a Companhia Petropolitana de Tecidos (Cabral e Lopes, 2016, p. 11).

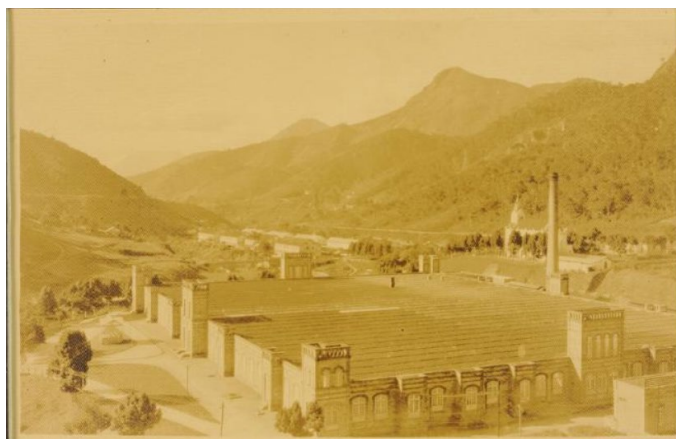


Figura 1. Vista do bairro Cascatinha. Em primeiro plano a Cia Petropolitana de Tecidos e ao fundo perto da chaminé a Igreja local.

Fonte: Museu Imperial/Ibram/MTur, sem data.

A partir do século XIX, meados de 1870, a cidade foi sede de grandes polos de fomento têxtil. As primeiras indústrias fundadas foram a Companhia São Pedro de Alcântara e a Companhia Petropolitana de Tecidos, ambas com a presença de Dom Pedro II. Especificamente a Cia Petropolitana de Tecidos foi fundada pelo cubano Bernardo Caymari em setembro de 1873 e ela era a principal fonte de trabalho do bairro de Cascatinha (Cabral e Lopes, 2016, p. 12). O prédio da indústria foi construído as margens da cachoeira, já que as águas eram utilizadas como fonte de energia, similares as

fábricas inglesas, era totalmente verticalizada, recebendo a matéria prima, (Algodão em rama) em estado bruto e transformando-a em produto acabado (tecido). Também tinha uma oficina de carpintaria para fazer as peças de madeira necessárias ao equipamento e as embalagens para expedição dos produtos, além da vila operária. Os primeiros operários da Companhia vieram da Itália e para acomodá-los foram construídas 150 casas ainda no século XIX. Posteriormente, já nos anos 40 do século XX foram construídas mais 330 casas. (Cabral, Lopes, 2016, p. 13)

Dessa maneira, ao mesmo tempo em que Petrópolis acabava sendo reduto e refúgio luxuoso para a burguesia, em contrapartida ascendia os investimentos para as companhias têxteis fabris. Com essa formação dos espaços fabris impactou no contexto da cidade, que conseqüentemente, começou a acontecer uma movimentação de operários nos mais diversos espaços. Diante disso, há uma Petrópolis fabril que possui memórias e identidade cultural, contudo, apagadas e esquecidas. Todavia, a Companhia Petropolitana de Tecidos é um patrimônio para o município.

2 MÉTODOS

Essa pesquisa possui uma abordagem qualitativa, de caráter descritivo e exploratório, voltada para a compreensão das relações entre a memória, a identidade cultural e turismo histórico industrial têxtil na cidade de Petrópolis/RJ, com recorte espacial para o 2º distrito do município, Cascatinha que perpetua a história consolidada fabril de grande importância para a região. Além disso, foram realizados levantamentos bibliográficos, com enfoque na temática, assim como, levantamentos documentais. Conseqüentemente, foi realizado o trabalho de campo, a observação in loco, na qual, a visita técnica a arquitetura da antiga Companhia Petropolitana de Tecidos, foram realizados registros fotográficos e identificação do espaço de memória industrial como potencialidade turística. A análise de dados será tratada pela perspectiva de análise de conteúdo de Barlin (2011), que busca conhecer aquilo que está por detrás das palavras, ou seja, compreender entre linhas do discurso.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A cidade de Petrópolis tem como foco em um passado não tão distante monárquico brasileiro que predominava o poder centrado a uma classe dominante. No cenário brasileiro a partir da segunda metade do século XIX, começou a surgir diferentes fábricas têxteis ao longo do território nacional, dentre elas, a cidade de Petrópolis foi contemplada, devido à proximidade com a capital do Estado, como também, com a construção e inauguração da ⁵⁵Estrada União e Indústria, um local de escoamento das produções que aconteceram nos parques fabris.

Moraes (2023, p. 9) reflete que desde meados do século XIX, “observa-se que parte das narrativas construídas sobre o passado procurou induzir no imaginário das pessoas uma cidade vista por meio de um prisma que a envolve em uma aura de nobreza e solidifica certas imagens sobre esse passado idealizado.” Concomitantemente a essa perspectiva, Mesquita (2012, p. 15), fundamenta que o estudo acerca do passado industrial em Petrópolis é negligenciado, como são o caso das construções das antigas companhias têxteis que vão se deteriorando, dando espaço a novas funcionalidades para o local, substituindo e apagando as características originais de um remoto ambiente fabril.

A partir da década de 1960 iniciou o processo de desindustrialização, acarretando drasticamente o aumento do número de desempregados e impactando na saúde mental desses ex operários. E essa transformação brusca impactou no cenário econômico, social, cultural e principalmente das memórias e de pertencimento dessas pessoas que vivenciaram por anos o trabalho nos parques fabris. Após um século de grandes escalas em produções têxteis, em 1980, o novo presidente da Companhia Petropolitana iniciou o processo de desativação da fábrica e em 1983 encerrou totalmente a atividade têxtil (Cabral, Lopes, 2016, p. 14).

Cabral e Lopes (2016, p. 21), apontam que sem a modernização dos maquinários foi um dos principais motivos para a decadência do setor têxtil, e isso não foi um caso isolado apenas da Companhia Petropolitana de Tecidos, mas sim, das outras fábricas que constituíram o cenário fabril da cidade. Logo, com a interrupção das produções, ocorreu um apagamento da memória e da identidade local da representação das memórias e das vivências da classe operária. A memória desse passado é necessária perpetuar, tanto no presente quanto no futuro, como potencialidade do turismo histórico industrial têxtil no 2º distrito (Cascatinha) na cidade de Petrópolis/RJ para a diversificação turística. No ano de 1989, o complexo da antiga Companhia Petropolitana de Tecidos e a antiga Vila Operária é tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o IPHAN. Angelo (2014, p. 270) aponta que

na formação dos aspectos que identificam histórica e culturalmente a cidade e seus espaços, a sua própria configuração espacial revela aspectos que muitos não observam no cotidiano, ao passar pelas ruas, repletas de histórias e memórias, numa diversidade de contrastes e circunstâncias que diferenciam e enriquecem o processo de transformação dos espaços físicos em territórios culturais refletidos na relação dos sujeitos com a formação do lugar.

Contudo, com o passar do tempo, ao transitar pelos mais diversos espaços históricos, nota-se que, onde havia fábricas e/ou instalações que faziam parte desse cotidiano fabril estão sendo invisibilizados e esquecidos e até mesmo descaracterizados. As fotos a seguir são uma pequena

⁵⁵ A Estrada de Rodagem União e Indústria, liga a cidade de Petrópolis/RJ a Juiz de Fora/MG. Foi a primeira rodovia macadamizada, ou seja, um processo de pavimentação da América Latina. O projeto da estrada começou em 1854 e inaugurada em 23 de junho de 1861 por Dom Pedro II e a Família Imperial.

mostra da imponente antiga Companhia Petropolitana de Tecidos que permeia ainda décadas após a sua inatividade.



Figura 2- Vista do bairro Cascatinha atualmente. Fonte: Foto da autora, 2025.

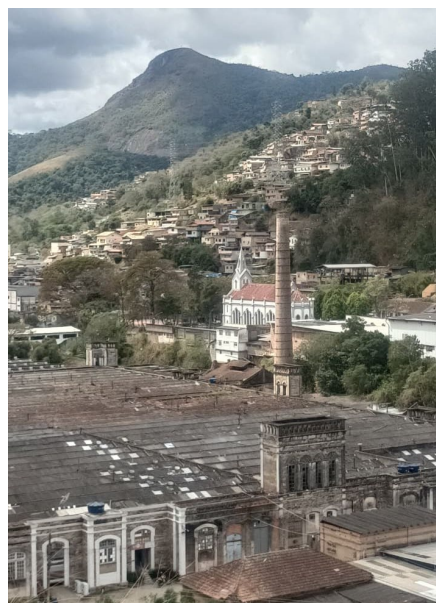


Figura 3 – Em primeiro plano a antiga Cia Petropolitana de Tecidos. Fonte: Foto da autora. 2025.

Diante disso, é primordial que ocorra a reafirmação da identidade local, sendo ela, um local de expressão econômica no século XIX e meados do século XX, tanto para o cenário da cidade de Petrópolis, como também, para o Brasil. Preservar a história da localidade e promover a questão da conservação da história acarreta na diversificação turística, figuras 1 e 2, respectivamente. Além disso, ocorre uma similaridade entre as figuras 1 e 3, devido a posição de como foi tirada a foto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Imponentes chaminés que ainda se sobressaem nos horizontes são referências de um passado não tão distante de que na localidade foi um reduto de fábricas têxteis como é o caso da antiga Companhia Petropolitana de Tecidos, localizada no coração do distrito de Cascatinha, que de diferentes ângulos ela pode ser observada. A relevância histórica e arquitetônica é um marco de um passado industrial, assim como, a localização perto de cursos d'água. Diante disso, com o ápice do funcionamento da fábrica, vilas operárias no entorno fizeram com que o crescimento populacional ocorresse, entretanto, é um legado histórico negligenciado e pouco estudado em comparação com a história do município conhecida como "Cidade Imperial".

Logo, é indiscutível valorizar as mais diversas formas que os locais se mostram seja pela história e até mesmo pelas memórias que perpassam pela localidade, pois são testemunhas que resistem ao tempo. É necessária organização histórica, como estratégia para o fomento para a diversificação turística de Petrópolis. Contudo, é necessário um movimento em conjunto para que possa ampliar os horizontes e possibilidades para a potencialidade do turismo histórico-industrial têxtil no 2º distrito de Petrópolis, Cascatinha para manter a memória do passado e no presente e em um futuro promissor. Contribuindo assim, para a conservação e preservação da memória e a valorização da diversidade e identidade cultural para além de uma pequena parcela da sociedade lembrada, a classe dominante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANGELO, Elis Regina Barbosa. Identidades, festas e espaços dos imigrantes em Petrópolis, RJ, e suas relações com a história do turismo e da cidade. **Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul, v. 6, n. 2, p. 263-279, abr./jun. 2014. Universidade de Caxias do Sul. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4735/473547040011.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2025.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.
- IBRAM/MUSEU IMPERIAL. **Vista do bairro Cascatinha**. Petrópolis, [s.d.]. Fotografia (cartão-postal). 8,7x13,7 cm. Coleção José Kopke Fróes. Código de identificação: 0618-CF-A 05-71. Museu Imperial/Ibram/MTur. Disponível em: <https://dami.museuimperial.museus.gov.br/handle/acervo/6316>. Acesso em: 25 ago. 2025.
- BRASIL. **Decreto nº 85.849, de 27 de março de 1981**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-85849-27-marco-1981-435463-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 25 ago. 2025.
- INTERVOZES – Trabalho, saúde, cultura. Petrópolis: FASE, ENSP/ISC, 2016. Semestral. In: CABRAL, Lucas Manoel da Silva; LOPES, Rodrigo Antônio Alves. Industrialização têxtil de Petrópolis: estudo de caso sobre a Companhia Petropolitana de Tecidos. **Intervozes**, v. 1, n. 1, p. 06-23, maio/out. 2016. Disponível em: https://fmpfase.edu.br/Intervozes/Content/pdf/Edicao/INTERVOZES_01_VOL_01.pdf#page=7. Acesso em: 22 ago. 2025.
- MARSON, Michel Deliberali. As origens e evolução da indústria têxtil no Brasil: uma perspectiva global e de longo prazo. **Revista Páginas**, [S. l.], v. 16, n. 41, 2024. DOI: 10.35305/rp.v16i41.878. Disponível em: <https://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas/article/view/878>. Acesso em: 22 ago. 2025.
- MESQUITA, Pedro Paulo Aiello. A formação industrial de Petrópolis: trabalho, sociedade e cultura operária (1870-1937). Disponível em: <https://www2.ufjf.br/ppghistoria/files/2012/04/Pedro-Paulo-Aiello-Mesquita1.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2025.
- MORAES, Nathalia Coelho Sozzi de. A construção da imagem de “Cidade Imperial” e seus reflexos no espaço urbano de Petrópolis/RJ. **Revista Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável**, [S. l.], v. 12, n. 1, 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/forumpatrimo/article/view/42338>. Acesso em: 22 ago. 2025.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução: Yara Aun Khoury. **Proj. História**, São Paulo, v.10, 1993. Disponível em: <http://repositorio.asc.es.edu.br/handle/123456789/3153>. Acesso em: 22 ago. 2025.

PAVILHÕES RHODIA QUÍMICA EM SANTO ANDRÉ

Bruno Bonesso Vitorino – bruno@dmdv.com.br
DMDV Arquitetos Associados Ltda – contato@dmdv.com.br

INTRODUÇÃO

Este texto é um resumo introdutório e superficial com a finalidade de fornecer uma visão geral sobre o processo de intervenção e restauração dos dois pavilhões remanescentes da indústria Rhodia Química localizados em Santo André – SP. Ambos tombados municipalmente pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André (Comdephaapasa).

As duas edificações farão parte de um centro logístico adaptadas ao novo uso. Uma delas abrigará o refeitório enquanto a outra funcionará como apoio aos trabalhadores e abrigará também um memorial sobre a Rhodia Química.

Todos os edifícios projetados para o lugar são de responsabilidade deste escritório de arquitetura. A obra acontece desde outubro de 2024, com previsão de término neste ano de 2025. Todas as imagens são do acervo da Rhodia, exceto quando indicado.

Termos

Tombamento e industrialização

Características:

1. Pavilhão “L” – *construído nos anos 1920, utilizado originalmente para produção de bicarbonato de sódio e, posteriormente, para depósito de embalagens para produtos farmacêuticos;*
2. Pavilhão “T” – *construído nos anos 1930, utilizado para depósito de produtos acabados da divisão farmacêutica. No pavimento térreo havia uma área de frigorífico, utilizado para armazenamento de vacinas;*
3. Arruamento no entorno dos dois pavilhões “T” e “L”, calçados em paralelepípedos. (PASSARELLI, 2021)

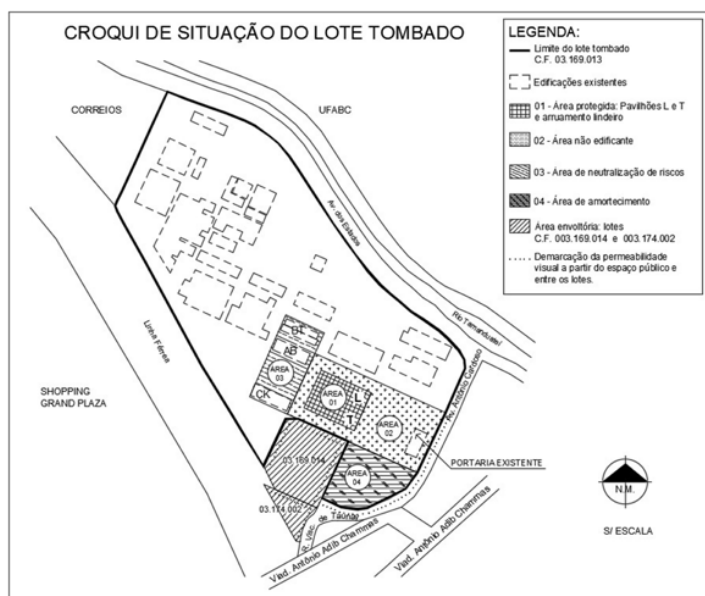


Figura 2. Conjunto tombado.

A preservação dos pavilhões evidencia a industrialização e urbanização de Santo André junto à ferrovia nos séculos XIX e XX.

A localização de uma indústria nas proximidades da estrada de ferro apresentava muitas vantagens. Como citado anteriormente, os terrenos cortados pela ferrovia, geralmente planos, desocupados e bastante amplos, além de oferecer condições propícias para as necessidades do setor industrial, podiam ser adquiridos a baixo custo.

Os terrenos amplos e planos permitiam a implantação de grandes edificações, necessárias para determinadas atividades industriais, e ainda possibilitavam ampliações futuras sem grandes investimentos. Também era possível solicitar desvios ferroviários para dentro dos terrenos da fábrica o que facilitava muito o escoamento da produção. (RUFINONI, 2004 p. 19)

Incentivos fiscais foram aplicados para motivar a abertura de indústrias no ABC paulista.

Não havia regramento sobre quais as atividades poderiam ser desempenhadas, muito pelo contrário, a Lei municipal nº 95 de setembro de 1911 (e muitas outras que foram aprovadas posteriormente) demonstrava interesse na atração de indústrias ao parque industrial que se pretendia consolidar. Essa lei garantiu a isenção de impostos por seis anos para indústrias que viessem a se instalar na cidade. Esta isenção de praticamente todos os impostos estava direcionada para indústrias com pelo menos 50 operários. O alvo era médios e grandes empreendimentos, e não os pequenos negócios familiares, com poucos funcionários, que existiam na cidade. O foco era a articulação entre a produção em larga escala e o mercado consumidor para além da cidade, e que em São Paulo já se mostrava custosa. (KLEEB, et al., 2014)



Figura 3. Foto aérea de Santo André – s.d.

Fonte: [Agência Mural](#)



Figura 4. Vista aérea do antigo complexo fabril em 2022.

Fonte: Acervo Goodman – Pedro Mascaro ©



Figura 5. Vista aérea dos Pavilhões em 2022.

Fonte: Acervo Goodman – Pedro Mascaro ©

Pesquisa e análise

Características dos edifícios.

As fotos do local apresentam vários dados:



Figura 6 – Pavilhões indeterminados em 1920. Notas.

Fonte: Coleção Hermínia Rondinelli. Acervo MSAOAG. Apud (COMDEPHAAPASA, 2020)

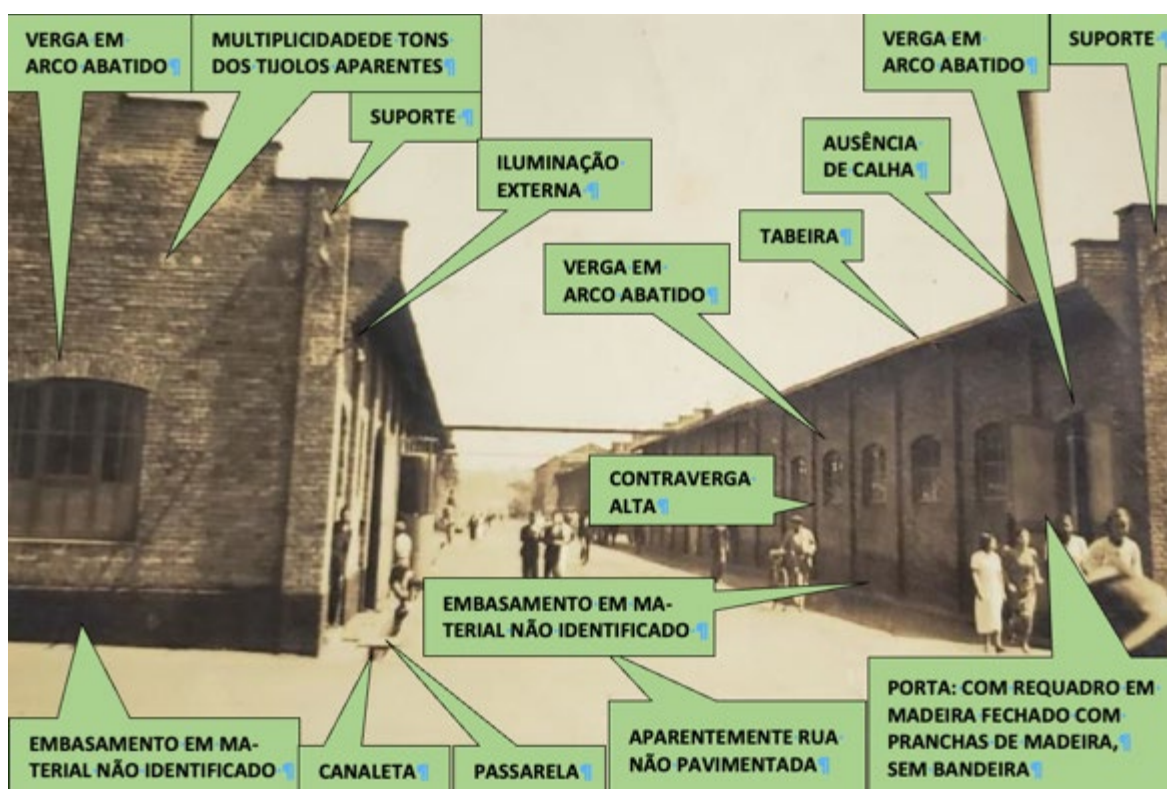


Figura 7 – Leitura dos Pavilhões indeterminados em 1920. Notas.

Fonte: Coleção Hermínia Rondinelli. Acervo MSAOAG. Apud (COMDEPHAAPASA, 2020)

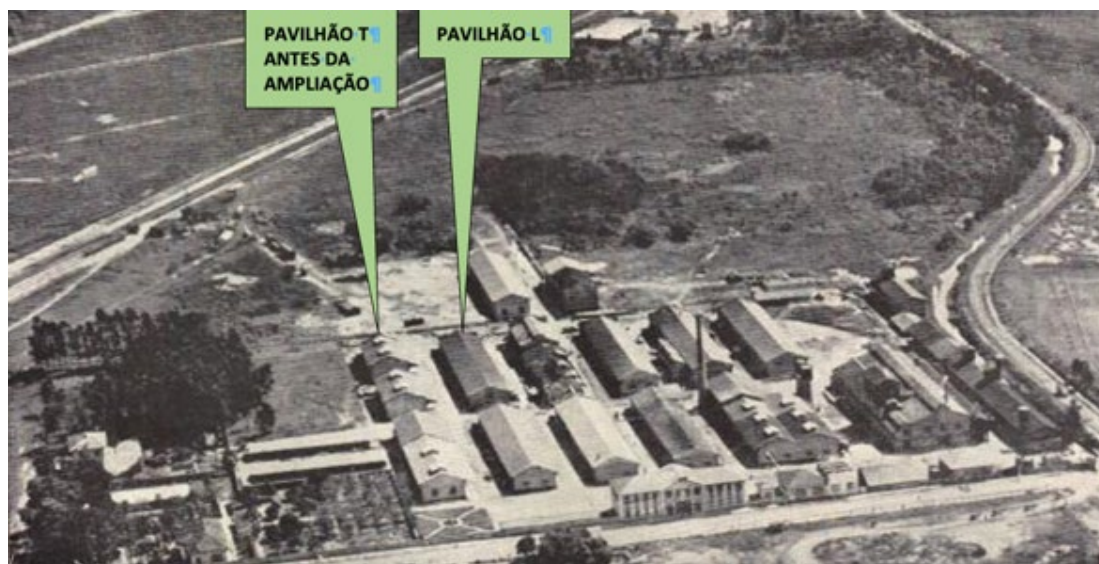


Figura 8 – Foto aérea 1937.



Figura 9 – Detalhe foto aérea 1937

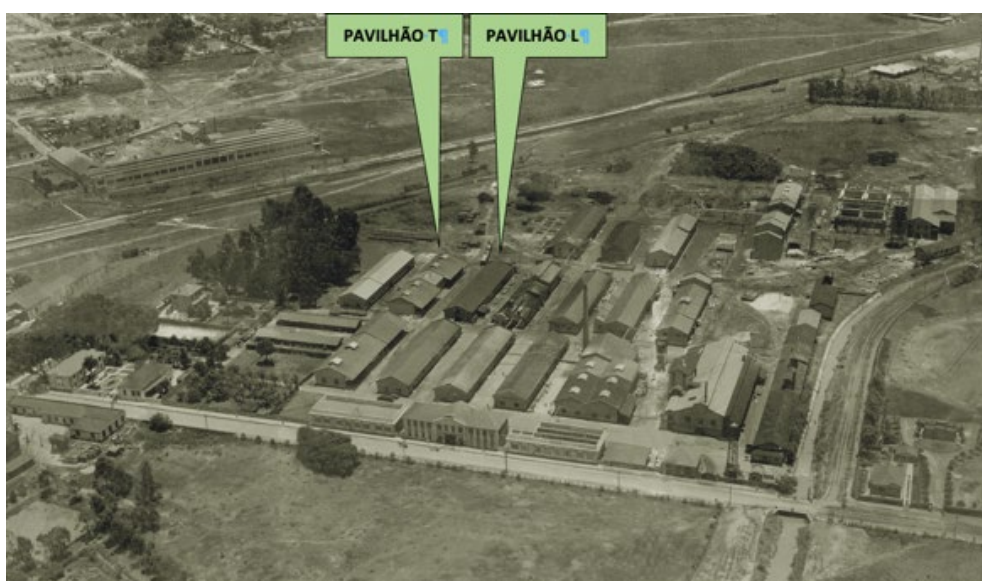


Figura 10 – Foto aérea 1938.



Figura 11 – Detalhe foto aérea 1938



Figura 12 – Detalhe foto aérea 1938



Figura 13 – Foto aérea início dos anos 1950

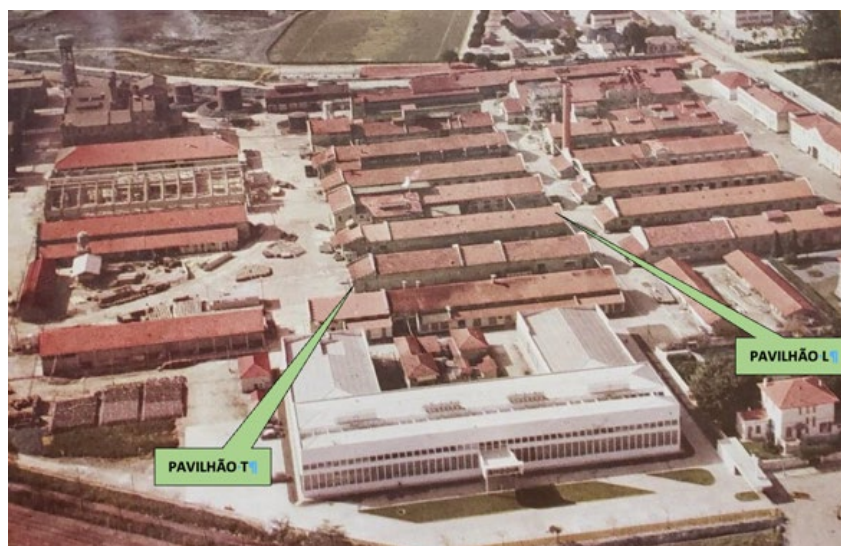


Figura 14 – Foto aérea final dos anos 1950

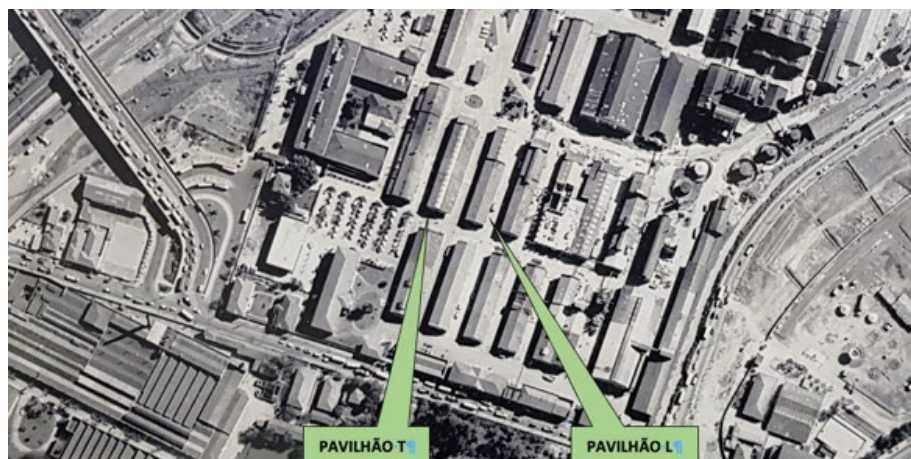


Figura 15 – Foto aérea 1968



Figura 16 – Foto aérea 1970



Figura 17 – Foto aérea 1976



Figura 18 – Foto aérea 1976



Figura 19 – Foto aérea 1981

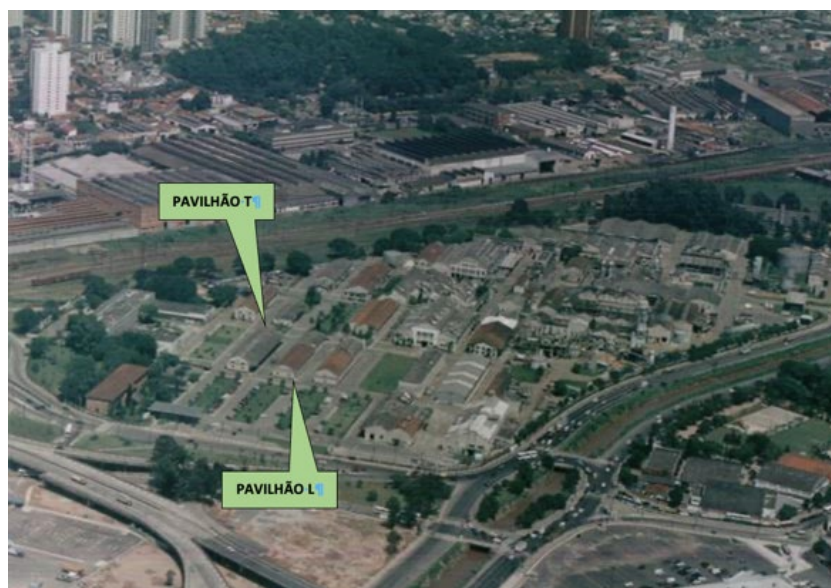


Figura 20 – Foto aérea 1996



Figura 21 – Foto aérea 1996

Fundamentação das intervenções

Embasamento teórico

Restauração, segundo Cesare Brandi (2004 p. 25), é qualquer intervenção sobre um produto da atividade humana com objetivo de dar-lhe novamente eficiência. Todavia, o autor faz a distinção entre produtos industriais e artísticos, ainda que a arquitetura seja uma arte aplicada.

A respeito de atuar num bem pré-existente:

O tempo todo estamos esbarrando com essa questão de como fazer uma intervenção na cidade em relação a algo mais ou menos valioso. Acho que o patrimônio "classificado" é algo fantástico para refletirmos sobre a prática de projeto. Porque é como se ele fosse um espelho.

Um espelho para o qual você olha e diz: será que estou à altura de fazer algo ao lado disso? Algo que em algum momento foi selecionado pelos homens e considerado bom? Essa provocação deveria servir para todos os arquitetos. (FERRAZ, 2011 p. 161)

A intervenção buscou equilibrar adaptações para novo uso com a restauração dos elementos essenciais do conjunto original. Foram consideradas referências contemporâneas, destacando o princípio da utilidade contínua. “Recuperar e preservar significa integrar na vida cotidiana, dar uso, dar função. Aquilo que vive vale ser preservado.” (FERRAZ, 2005)

Carlos Lemos ressalta a importância da satisfação do programa:

Se o sistema construtivo é um dos principais condicionantes do partido arquitetônico, o programa das necessidades é o maior determinante do tempo de uso do edifício e o responsável pela sua conservação e pela sua integridade. Realmente, isso é correto, porque enquanto a construção pretende ser eterna, o programa varia com muita facilidade através das gerações, devido a mudanças no quadro das necessidades em função das novas condições de vida. (LEMOS, 1979 p. 18).

(...), resulta a regra: o edifício será conservado enquanto o programa estiver sendo satisfeito, donde se conclui que a conservação de bens culturais está sempre condicionada, nos processos de revitalização de monumentos, à adequação do uso ao espaço disponível. Vemos, portanto, que não é fácil a previsão de um programa que venha a ser útil à sociedade para um edifício antigo e disponível depois de ter sido declarado monumento. (LEMOS, 2003 p. 51).

Conforme Beatriz Kühn, em texto introdutório ao pensamento de Camillo Boito:

A restauração, até se firmar como ação cultural no século XIX, passou por lento processo de maturação no decorrer do tempo. Anteriormente, as intervenções feitas em edifícios preexistentes eram resultado, geralmente, de exigências práticas e voltadas para sua adaptação às necessidades da época. Mesmo aquelas ações que poderiam ser consideradas tentativas de restauração eram comumente consequência de algum problema de ordem pragmática, não tendo a carga cultural que a questão assumiu a partir do século XIX. (KÜHL, 2003 p. 15)

O valor histórico exige que os objetos sejam avaliados sob uma perspectiva de preservação, levando em conta seus valores práticos e memoráveis.

Sabe-se que todas as conjecturas e restituições humanas estão sujeitas a erros subjetivos e, por isso, o documento deve ser conservado o mais intacto possível, como único objeto dado como certo, a fim de controlar futuras tentativas de restituição, podendo eventualmente substituí-las por outras, melhores e mais bem fundamentadas. (RIEGL, 2014 p. 56)

O mesmo autor enfatiza a utilidade contemporânea e a importância da análise utilitária e histórica:

Não chegamos ainda ao ponto de poder atribuir a mesma medida do valor de antiguidade, de maneira igual, a todos os monumentos indiscriminadamente, mas devemos diferenciar os monumentos mais novos dos mais antigos e entre as obras úteis e não úteis, de modo que, no primeiro caso, levamos ainda em consideração o valor histórico e, no segundo, o valor utilitário junto com o valor de antiguidade. Somente as obras sem utilidade podem ser observadas e apreciadas segundo o valor de antiguidade, ao passo que diante de uma obra útil nos sentiremos mais ou menos impedidos e incomodados se esse tipo de obra não apresentar o valor atual esperado. (RIEGL, 2014 p. 68)

A manutenção preventiva é a melhor maneira de se assegurar a perenidade da construção.

Algumas chapas de chumbo colocadas a tempo num telhado, algumas folhas secas e gravetos removidos a tempo de uma calha, salvarão tanto o telhado como as

paredes da ruína. Zele por um edifício antigo com ansioso desvelo; proteja-o o melhor possível, e a qualquer custo, de todas as ameaças de dilapidação. (RUSKIN, 2008 p. 82)

Faz-se a leitura otimista de que haverá a valorização do antigo pela presença do novo e vice-versa. Os itens novos são de essência neutra, sem acrescentar formas estilísticas nem em harmonia nem em contraste. (Giovannonni *Apud.* (KÜHL, 1998 p. 199)

Para Marcelo Ferraz (2007), as possíveis intervenções em patrimônio arquitetônico devem ser avaliadas de acordo com a situação específica. Lucio (Costa) dizia que cada caso é um caso e eu acredito nisso. Cada caso é um caso que tem que ser analisado. (FERRAZ, 2007)

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO E RESTAURAÇÃO

Após análises teóricas, pesquisa das fotografias do século XX e avaliação das patologias foram definidas estratégias de intervenção e restauração.

Os elementos originais preservados desde a construção são as alvenarias autoportantes, as tesouras de madeira e a cobertura cerâmica, portanto, serão preservados e restaurados.

As diferenças entre fases dos edifícios manifestam-se através da materialidade. Segundo a norma, tubulações são coloridas, sendo o verde reservado à condução de água. O parque industrial apresentava diversos canos aparentes entre os edifícios. As tubulações eram aéreas e estavam desbotadas, adotou-se o verde claro como símbolo da intervenção.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANDI, Cesare. 2004. *Teoria da restauração*. [trad.] Beatris Mugayar KÜHL. Cotia : Ateliê Editorial, 2004. 857480225-5.

COMDEPHAAPASA. 2020. *Rhodia Química: Sugestões de diretrizes de tomabamento*. Santo André : Prefeitura de Santo André, 2020.

FERRAZ, Marcelo Carvalho. 2011. *Arquitetura conversável*. Rio de Janeiro : Azogue, 2011. 978-85-7920-063-2.

—. 2007. Arquitetura e patrimônio. Entrevista concedida a Raíssa Oliveira. *Vitruvius*. [Online] abril de 2007. [Citado em: 4 de fevereiro de 2023.] <https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/08.030/3295?page=2>.

—. 2005. Preservação da vida. Entrevista concedida a Simone Sayegh. *Arquitetura e Urbanismo*. janeiro, 2005, 130, pp. 48-51.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). 2000. *Cartas Patrimoniais*. 2ª ed. rev. aum. Rio de Janeiro : IPHAN, 2000.

KÜHL, Beatriz Mugayar. 1998. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo : FAPESP, 1998.

—. 2003. Os restauradores eo pensamento de Camillo Boito sobre a restauração. [A. do livro] Camillo BOITO. *Os restauradores*. 2ª ed. Cotia : Ateliê editorial, 2003.

KLEEB, Suzana Cecília e Passarelli, Silvia Helena. 2014. Transformação da indústria e do espaço urbano: mudanças da paisagem na área central de Santo André, SP. *XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo: Tempos e escalas da cidade e do urbanismo*. Brasília : s.n., 2014.

LE MOS, Carlos A. C. 1979. *Arquitetura Brasileira*. São Paulo : Editora da Universidade de São Paulo, 1979.

—. 2003. *O que é Arquitetura*. São Paulo : Brasiliense, 2003.

- PASSARELLI, Silvia Helena. 2021.** *QUARTO: PA n.º 19.232/2013-1 – Estudo de tombamento das Edificações da Rhodia, Unidade Química.* Santo André : Prefeitura de Santo André, 2021.
- RIEGL, Alois. 2014.** *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem.* [trad.] Anat Falbel Werner Rothschild Davidsohn. São Paulo : Perspectiva, 2014. 9788527310055.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti. 2004.** *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Pulo: o bairro da Mooca.* São Paulo : FAU-USP, 2004.
- RUSKIN, John. 2008.** *A Lâmpada da memória.* [trad.] Maria Lúcia Bressan Pinheiro. Cotia : Ateliê Editorial, 2008.

CASAS UBERLÂNDIA – UMA EXPERIÊNCIA DE RESSIGNIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DESATIVADO

Alexandre Luiz Greco
Luis Carlos de Laurentiz

INTRODUÇÃO

No período entre as décadas de 1960 e 1980, ocorreu um significativo crescimento populacional nas regiões Centro-Oeste e Sudeste. Em 1960, a Região Sudeste do Brasil concentrava aproximadamente 44,4% da população nacional, enquanto a Região Centro-Oeste representava apenas 3,8% do total de habitantes. Em 1980, observou-se um crescimento populacional mais acelerado na Região Centro-Oeste, que passou a corresponder a 5,8% da população do país, enquanto a participação da Região Sudeste caiu ligeiramente para 43,4%, apesar do aumento absoluto de seus habitantes (IBGE, Censos Demográficos 1960 e 1980).

Esse aumento demográfico foi um dos fatores que possibilitou a formação de uma rede de distribuição atacadista de mercadorias básicas, tendo a cidade de Uberlândia (MG) como seu nó central. A saber, um dos protagonistas desse processo foi o grupo *Alô Brasil* que, fundado em 1970, ao longo das décadas seguintes ampliou e diversificou suas operações. Uma das sucessões comerciais do grupo *Alô Brasil*, deu origem ao grupo *Armazém Uberlândia Aliança*, que em 1987, protagonizou a construção de um armazém de distribuição atacadista em um terreno de 12000m², às margens da BR-050, no bairro Brasil- Uberlândia (MG). O edifício recebeu o nome fantasia de *Casas Uberlândia*.

Esse período, entre as décadas de 1960 e 1980, abriga transformações significativas na dinâmica urbana da cidade, sobretudo ligada à dinâmica da distribuição atacadista de mercadorias. No entanto, na virada dos anos 2000, a atividade do setor se descentralizou, resultando na dispersão da atividade.

O Brasil passava por um período de intenso crescimento econômico proporcionados pelas transformações na estrutura produtiva do país, através do desenvolvimento do setor de bens de consumo duráveis, juntamente com a construção da nova Capital administrativa (Brasília) a qual promoveu também o desenvolvimento rodoviário. A localização geográfica que num determinado momento histórico configurou-se altamente estratégica, perdeu parte de sua importância e deixou de ser a causa do crescimento e da expansão das grandes empresas atacadistas-distribuidoras instaladas em Uberlândia (CLEPS, 2014, p. 43).

No final da década de 1990, o grupo comercial *Armazém Uberlândia Aliança*, responsável pelas operações no prédio *Casas Uberlândia*, encerrou suas atividades, deixando o imóvel entregue ao abandono e à inadimplência tributária. Até que a partir dos anos 2000, o vazio urbano foi ocupado de maneira sistemática pela comunidade skatista, que resistiu no local por mais de 20 anos, até sua expulsão seguida da demolição do lugar, em 2023, justificada por um processo de reintegração de posse do terreno.

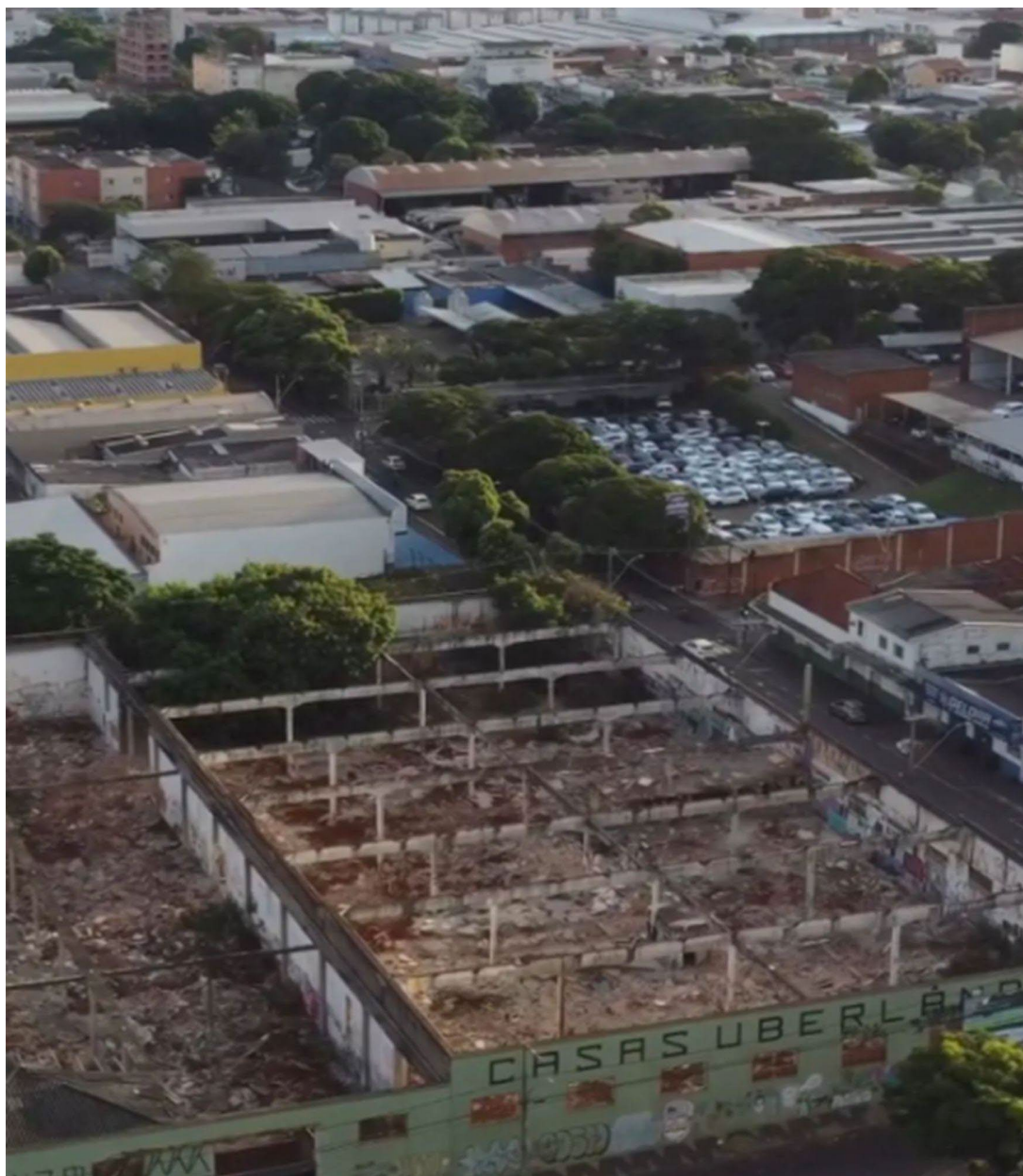


Figura 1. Demolição da ocupação cultural Galpão-DIY. Bairro Brasil-Uberlândia (MG).
Fonte: Para FAL Rec (2023).

A duração de vida de um edifício depende de uma série de ações realizadas após sua construção. A reutilização da tipologia do armazém atacadista no início dos anos 2000, pela comunidade skatista, incorporou uma nova função para o edifício e para o contexto urbano. Porém a demolição implica em anulação de possibilidades de ordem arquitetônica e urbanística. As ruínas do armazém atacadista *Casas Uberlândia* e do *Antigo Galpão-DIY* agora somam 12.000m² de vazio urbano no bairro Brasil, em Uberlândia (MG), contrariando o cumprimento de sua função social prevista no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Recentemente a 10ª Vara Cível da Comarca de Uberlândia comunicou a abertura de lances para o leilão judicial do terreno em questão, em razão de inadimplência tributária ao longo de trinta anos. A retenção especulativa do terreno na cidade, apaga a memória dos territórios urbanos e fragmenta os sentidos coletivos de cidade (Lefebvre, 1968). No entanto, a prática do *skate de rua* e movimentos afins, ampliam o campo do possível e ensaiam formas de reinvenção da vida social urbana em direção ao direito a cidade.

Mesmo com a demolição do *Antigo Galpão-DIY*, a comunidade skatista manteve vivas suas atividades. Por meio de práticas de reconhecimento e reaproveitamento, tanto funcional quanto simbólico do patrimônio industrial desativado e do espaço urbano, a comunidade iniciou uma ocupação sucessora, poucas semanas após a demolição do *Antigo Galpão-DIY*, em um porto seco/silo da Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (CASEMG), inativa desde 1998, no Distrito Industrial de Uberlândia (MG).

Essas ocupações se configuram como possibilidades experimentais de produção da cidade em sentidos contrários à segregação espacial e ao aprofundamento das desigualdades sociais. A cidade, segundo Lefebvre (1969), deve ser compreendida como uma obra coletiva, resultado de processos históricos e sociais que a configuram para além de sua dimensão técnica ou econômica. A cidade como obra, envolve memória, cultura, criatividade e conflito. A cidade como festa, é o lugar do encontro, onde se relacionam diferenças sociais, culturais e políticas, e onde a vida urbana se produz por meio de trocas, tensões e disputas.

A experiência de ressignificação do patrimônio industrial desativado, discutido neste texto, é resultado, em grande parte, de linguagens e formas de comunicação produzidas por grupos, coletivos e suas representações, que se materializam na produção de pistas de patinação (*skateboarding*), de eventos festivos, de pixos, de grafites, de cartazes do tipo lambe-lambe e da música (rap e funk), ajustados como atos políticos e manifestações sociais em defesa de direito à cidade.



Figura 2. Registro diurno do festival *King of Galpão*, no *Antigo Galpão-DIY*. Uberlândia/MG. 19/03/2023.
Fonte: Fotografia desconhecido(a), (2023).



Figura 3. Registro noturno do festival *King of Galpão*, no *Antigo Galpão-DIY*. Uberlândia/MG. 19/03/2023.
Fonte: Fotografia Camila K1000A (2023).

1 TIPOLOGIA

Entre o período da construção do prédio atacadista de secos e molhados *Casas Uberlândia*, 1987, até sua destruição, em 2023, constatamos duas fases de uso. Primeiramente uma fase estritamente utilitária, ligada às atividades comerciais de estoque e distribuição de mercadorias diversas. Posteriormente uma fase de caráter experimental, a ocupação cultural *Antigo Galpão - DIY*. A nossa pesquisa não encontrou documentos que apontem um significativo vínculo do patrimônio industrial com a memória operária das *Casas Uberlândia*. Sendo assim, reconhecemos a participação da comunidade *Antigo Galpão-DIY* como agente ativo na construção de valores simbólicos e históricos, essenciais para legitimar o lugar como patrimônio da comunidade.

A cidade é construída tanto por permanências quanto por transformações, que são estruturadas pela forma e pela função da arquitetura. A forma da arquitetura, atravessa diferentes usos e ressignificações ao longo do tempo. E a função da arquitetura está condicionada às necessidades de cada época, pois o uso de um edifício não permanece constante ao longo de sua duração. Ainda que um edifício mude de uso, ele mantém sua forma. Essa permanência das formas e transformações das funções da arquitetura, estruturam o tecido urbano. Esses eixos articulados, produzem os sentidos históricos da cidade (ROSSI, 1966). Nessa perspectiva de leitura, discutimos a ocupação cultural *Galpão-DIY* como um caminho para pensar a continuidade do patrimônio industrial.

Através das tipologias presentes no Bairro Brasil, em Uberlândia (MG), onde se localiza o nosso objeto de estudo, é possível identificar permanências formais que atravessam diferentes épocas e usos. A formação e expansão do bairro, estão diretamente vinculadas à implementação da linha férrea Mogiana, do início do século XX, e sua substituição, após a década de 1960, pelo transporte rodoviário.

A construção de Brasília, inaugurada em 1960, reforçou a centralidade do Centro-Oeste como território estratégico para consolidar o desenvolvimento nacional. Nesse contexto, Uberlândia (MG) tornou-se um importante polo logístico e comercial. Consequentemente, a morfologia do bairro Brasil foi marcada pela transição de paisagem ferroviária da Mogiana com os ventos modernos da nova capital federal Brasília.

A tipologia tanto do bairro, quanto da arquitetura foi um dos atrativos favoráveis para a ocupação cultural *Antigo Galpão-DIY*. Em uma visita acompanhado da Dra. Denise Geribello (Professora Adjunta dos cursos de graduação e pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia- FAUeD/UFU), em março de 2023, ela destacou a qualidade construtiva do edifício 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 do prédio, revestidas de pastilhas vitrificadas verde claro, resistentes às intempéries, formando o letreiro em preto forte, grafado sem serifas e em caixa alta, “**CASAS UBERLÂNDIA**”. Na parte baixa do terreno, menos acessada, situavam-se as docas. Somando seis compartimentos, o grupo funcionava como uma sequência de absides, cada galeria com cerca de 216m³- 16m de comprimento, 3,2m de largura e 4,2m de altura, era composta com obras de grafiteiros e pichadores.

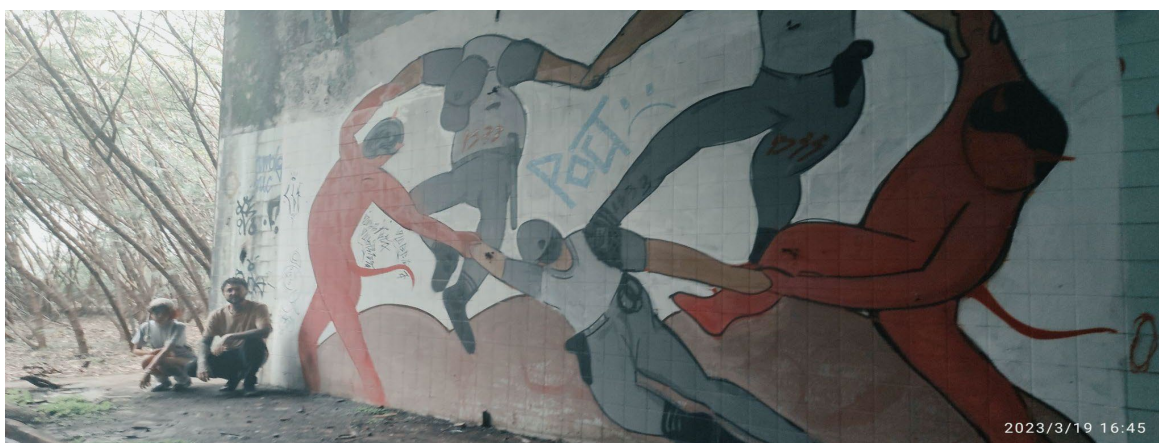


Figura 4. Registro do mural *A Dança*, por Mestre dos Magros. *Antigo Galpão-DIY*, Uberlândia/MG.
Fonte: fotografia por Chicão – Dinossauros modernos, 2023.

Em geral, a edificação 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. Nessa mesma visita, em conversa informal com o skatista veterano R. *Porva* (campeão mundial- *Mystic Skate Cup* 2006), ele afirma “que os projetistas do antigo armazém fizeram uma excelente praça de skate, sem essa intenção.” (Uberlândia, 2023).

Os relatórios etnográficos desta pesquisa 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 a prática de atividades como *le parkour*, patinação e ciclismo. Por fim, identificou-se também o agrupamento de pessoas que frequentavam o *pico* sem justificar um motivo específico.

Os anos de ocupação intensa, de 2007 até 2023, transubstanciaram o patrimônio industrial desativado 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.

2 PATRIMÔNIO

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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De uma maneira geral, as transformações dos processos de produção e distribuição de mercadorias impõem atualizações nos modelos das edificações industriais. A descentralização do comércio atacadista na região Brasil Central, ocorrida no final da década de 1990, junto a outros fatores, levou à desativação e posterior abandono dos edifícios *Casas Uberlândia* e CASEMG. 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 resignificação do patrimônio industrial desativado pela comunidade skatista, têm representado, ainda que de forma frágil e efêmera, uma possibilidade experimental de produção e democratização da cidade, em sentidos opostos à segregação espacial e ao aprofundamento das desigualdades sociais. A expectativa quanto ao destino desses prédios abandonados seria de um enquadramento estéril, não fossem as ocupações experimentais analisadas neste artigo.

A ausência de políticas públicas voltadas à refuncionalização, reativação ou turistificação compromete a continuidade do patrimônio industrial com laços culturais e identidade com as construções originais (Gagliardi; Carvalho, 2023, p. 273).

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.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (**Estatuto da Cidade**). Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 11 jul. 2001.
- 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/sociedadennatureza/article/view/28486>>. Acesso em: 31 ago. 2025. <https://doi.org/10.14393/SN-v12-2000-28486>
- 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: 31 ago. 2025.
- 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 Metrôpoles, 2023. p. 88-172.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Patrimônio industrial: algumas questões em aberto*. arq.urb, São Paulo, v. 3, p. 23–30, 2010. Disponível em: <<https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/115>>. Acesso em: 31 ago. 2025.
- LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. 2. ed. São Paulo: Ática, 1991. (1ª ed. 1968). _____, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001. (1ª ed. 1968).
- MACHADO, Giancarlo Marques Carraro. *A cidade dos picos: a prática do skate e os desafios da cidadinidade*. 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.
- ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. 1. ed. Lisboa: Edições 70, 2022. (1ª ed. 1966).
- SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997. (1ª ed. 1988).
- SCHLEE, Mônica Bahia. *Globinar novas abordagens em patrimônio: reflexões*. Rio de Janeiro: PGPP/FAU/UFRJ, 2021.
- 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>>.