

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ – UFC
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA, URBANISMO E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E
DESIGN – PPGAU+D**

TAINAH RODRIGUES FAÇANHA

**LASTROS DE UM PASSADO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO EM FORTALEZA: O
PATRIMÔNIO CULTURAL EDIFICADO DAS “OFICINAS DO URUBU”**

FORTALEZA
2022

TAINAH RODRIGUES FAÇANHA

**LASTROS DE UM PASSADO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO EM FORTALEZA: O
PATRIMÔNIO CULTURAL EDIFICADO DAS “OFICINAS DO URUBU”**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: Produção do Espaço Urbano e Arquitetônico. Linha de pesquisa: Teoria e História da Arquitetura, Urbanismo e Urbanização.

Orientadora: Profa. Dra. Beatriz Helena Nogueira Diógenes
Coorientadora: Profa. Dra. Margarida Júlia Farias de Salles Andrade

FORTALEZA
2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- F1231 Façanha, Tainah Rodrigues.
LASTROS DE UM PASSADO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO EM FORTALEZA : O Patrimônio Cultural Edificado das "Oficinas do Urubu" / Tainah Rodrigues Façanha. – 2023.
140 f. : il. color.
- Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Fortaleza, 2023.
Orientação: Prof. Dr. Beatriz Helena Nogueira Diógenes.
Coorientação: Prof. Dr. Margarida Júlia Farias de Salles Andrade.
1. Patrimônio Cultural. 2. Arquitetura Industrial. 3. Arquitetura Ferroviária. 4. Valor Patrimonial. 5. Oficinas do Urubu. I. Título.

CDD 720

TAINAH RODRIGUES FAÇANHA

**LASTROS DE UM PASSADO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO EM FORTALEZA: O
PATRIMÔNIO CULTURAL EDIFICADO DAS “OFICINAS DO URUBU”**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: Produção do Espaço Urbano e Arquitetônico. Linha de pesquisa: Teoria e História da Arquitetura, Urbanismo e Urbanização.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Beatriz Helena Nogueira Diógenes (orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa. Dra. Margarida Júlia Farias de Salles Andrade (coorientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Ricardo Alexandre Paiva
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa. Dra. Alcília Afonso de Albuquerque Melo
Universidade Federal de Campina Grande (UFCG)

AGRADECIMENTOS

À professora e orientadora Beatriz Diógenes, pela confiança, compreensão e parceria que tornou possível o desenvolvimento dessa dissertação. Sou grande admiradora de sua trajetória na pesquisa acadêmica.

À Universidade Federal do Ceará – UFC, pela possibilidade de desenvolver uma pesquisa de mestrado com o suporte de uma universidade pública de qualidade, que essas instituições possam resistir e continuar a produzir ciência pelo nosso país.

À professora Margarida Andrade, sempre muito gentil, por dedicar-se como coorientadora e, com seu conhecimento e sabedoria, enriquecer essa pesquisa.

Ao professor Ricardo Paiva, um pensador do nosso tempo e à frente dele também, pelas ricas e generosas contribuições durante o exame de qualificação, mas também como membro docente do programa.

À professora Alcília Afonso, por suas sugestões valiosas durante o exame de qualificação, pela sua paixão pelo tema e entusiasmo em contribuir com a pesquisa.

Aos meus colegas de mestrado, Thaís, Adriana, Tiago e Odilo, por compartilharem seu conhecimento, experiência e amizade durante esta jornada.

Aos professores que tanto me ensinaram no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design – UFC, mas também na Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Fortaleza – UNIFOR. Agradeço por motivarem e provocarem o interesse, a curiosidade, mas também a sensibilidade dos alunos em relação ao patrimônio cultural da cidade.

Agradeço, principalmente, à minha família, que é o meu grande apoio. Minha mãe, que é a minha grande fonte de inspiração e admiração, Paita, e meu pai, Cid, pois sempre estimularam a curiosidade dos seus filhos pelo saber e pelo pensamento crítico, tão necessário nos dias de hoje. Meus irmãos, Pablo e Tamires, por sempre acreditarem em mim, vocês também são minha inspiração. Meu companheiro, Alexandre, que é minha força, calma e esperança diária, e à nossa família, Thomas e Karenina, que nos trazem tanto amor e alegria. Agradeço, ainda, por ter tornado sua família a minha também e, à Glória, sua mãe e minha amiga, com quem pude partilhar da minha imaginação e pensar para além da “caixa”.

“A modernidade da paisagem me salta os olhos, todavia não me lembro de tê-la visto de outra forma. Gostaria de contemplar lado a lado os dois cenários: antes e depois, e me espantar com a diferença. Mas não. O mundo se constrói sob meus olhos num eterno presente. Habituo-me tão depressa aos seus aspectos que ele não parece mudar.”

(A idade da discrição, In: BEAUVOIR, Simone. A mulher desiludida, 2019, p. 12)

RESUMO

Processos de modernização como atividades industriais e ferroviárias, tem enfrentado, em determinados lugares, o declínio de suas operações e, com isso, observa-se que há um legado arquitetônico em situação de obsolescência. São edificações que se transformam em fragmentos isolados inseridos na vida urbana contemporânea e, segregadas ou abandonadas, geram impactos negativos em suas paisagens na forma de vazios urbanos e espaços subutilizados. Tal situação é também resultado de uma negligência consciente por parte dos agentes envolvidos, no que se refere às práticas de preservação, conservação e reuso, já que ocupam grandes áreas ociosas, por vezes foco de especulação imobiliária e adensamento urbano. É o caso, em Fortaleza, da sua primeira zona industrial à oeste da cidade que, consolidada no início do século XX, junto com o desenvolvimento das ferrovias, passa por inúmeras transformações até a década de 1970, quando tais atividades entram em declínio. Propõe-se, portanto, analisar essa área da cidade tendo como objeto de estudo um complexo de oficinas ferroviárias que nela se localiza, as Oficinas da Rede de Viação Cearense, conhecidas também como Oficinas do Urubu, inauguradas na década de 1930 para dar suporte às ferrovias. Essa pesquisa tem, pois, como objetivo compreender, desde uma perspectiva histórica e crítica, o Conjunto Ferroviário das Oficinas do Urubu, considerando tanto sua relação com a atividade industrial e os caminhos ferroviários de Fortaleza, como seu atual estado de conservação, sua relação com o entorno e seu valor patrimonial enquanto lastro do passado industrial e ferroviário de Fortaleza. O recorte temporal mais significativo remete, principalmente, ao período compreendido entre 1920 até meados da década de 1970, levando em consideração os desdobramentos nos dias de hoje. Para tanto, partiu-se de uma metodologia que inclui: levantamento bibliográfico, com base em fontes secundárias, documentais e iconográficas, para fins de análise histórica e conceitual; e estudo *in loco*, para análise arquitetônica e caracterização das oficinas e seu entorno, sendo o conjunto a principal fonte primária da pesquisa, tanto em seus aspectos materiais – edifício – como imateriais – relações sociais e culturais a ele associadas. Nesse sentido, apresenta-se, de início, uma perspectiva historiográfica sobre o passado industrial e ferroviário de Fortaleza; e em seguida, a análise das oficinas e seu entorno, tanto do ponto de vista arquitetônico como da situação atual do conjunto e suas imediações; por fim, aborda-se a questão do patrimônio cultural e seus respectivos valores, de um ponto de vista teórico e crítico, incluindo as considerações da população envolvida. Aponta-se, dessa forma, para as possibilidades de um diálogo entre o patrimônio industrial ferroviário e as práticas cotidianas que dão sentido à cidade.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural; Arquitetura Industrial; Arquitetura Ferroviária; Valor Patrimonial; Oficinas do Urubu.

ABSTRACT

Modernization processes, such as industrial and railway activities, have faced, in certain places, the decline of their operations and, with this, it is observed that there is an architectural legacy in a situation of obsolescence. These buildings have become isolated fragments of contemporary urban life and, when segregated or abandoned, result in negative impacts on their landscapes in the form of urban voids and underutilized spaces. Such situation is also the result of a conscious negligence on the part of the agents involved, regarding preservation, conservation and reuse practices, since they occupy large idle areas, which are the focus of real estate speculation and urban densification. This is the case, in Fortaleza, of its first industrial area to the west of the city which, consolidated in the early twentieth century, along with the development of the railroads, has undergone numerous transformations until the 1970s, when such activities went into decline. We propose, therefore, an analysis of this area of the city and of the object of study which is a complex of railway workshops located therein, the Oficinas da Rede de Viação Cearense, also known as Oficinas do Urubu, built in the 1930s to support the railroads. This research aims to understand, from a historical and critical perspective, the railway complex of Oficinas do Urubu, considering both its relationship with the industrial activity and the railways of Fortaleza, in addition to its current state of conservation, its relationship with the surroundings and its heritage value as a ballast of the industrial and railway past of Fortaleza. The most significant time frame refers, mainly, to the period between 1920 and the mid-1970s, regarding its unfoldings nowadays. To this end, the research methodology includes: a bibliographical survey, based on secondary sources, documents and iconography for historical and conceptual analysis; and an in loco study for architectural analysis and characterization of the workshops and their surroundings, with the workshops being the main primary source of research, both in its material aspects - the building - and its immaterial aspects - social and cultural relations associated with it. In this sense, we present, at first, a historiographic perspective on the industrial and railway past of Fortaleza; then, the analysis of the workshops and their surroundings, both from the architectural point of view and the current situation of the set and its surroundings; finally, we address the issue of cultural heritage and its respective values, from a theoretical and critical point of view, including the considerations of the population involved. In this way, we approach the possibilities of a dialogue between the railway industrial heritage and the daily practices that give meaning to the city.

Keywords: Cultural Heritage; Industrial Architecture; Railway Architecture; Heritage Values; Oficinas do Urubu.

LISTA DE FIGURAS

Figura 0.1 – Mapa de Fortaleza com destaque para a área onde se instalou a primeira zona industrial à oeste da cidade.

Figura 1.1 – Mapa do Ceará com a localização de Fortaleza, Aracati, Icó, Sobral, Acaraú e Camocim.

Figura 1.2 – Mapa do Ceará com localização de Fortaleza e as Serras de Uruburetama, Baturité, Meruoca, Pereiro e Aratanha.

Figura 1.3 – Mapa das Linhas da Rede de Viação Cearense, em 1927.

Figura 1.4 – Praça da Estação, início do século XX.

Figura 1.5 – Ponte Metálica quando foi o Porto de Fortaleza, início do Século XX.

Figura 1.6 – Fábrica de Tecidos Progresso, na Avenida do Imperador (s/ data).

Figura 1.7 – Planta Exata da Capital do Ceará (1859), as quadras acinzentadas correspondem a ocupação urbana da época, ao centro de Fortaleza, de onde surgem alguns eixos em direção à zona rural.

Figura 1.8 – Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios elaborada por Adolfo Herbster – 1875. *Linha azul escuro: Riacho Jacarecanga; linha azul claro: Riacho Pajeú; tracejado vermelho: Estrada de Ferro de Baturité saindo da Estação Central; tracejado amarelo: antigo boulevard, atual Av. do Imperador; tracejado laranja: antigo boulevard, atual Av. Duque de Caxias; tracejado verde: antigo boulevard, atual Av. Dom Manuel.*

Figura 1.9 – Planta da Cidade da Fortaleza da Província do Ceará elaborada por Adolfo Herbster – 1888. *Linha azul: Riacho Jacarecanga; linha azul claro: Riacho Pajeú; tracejado preto: Estrada de Ferro de Baturité saindo da Estação Central; tracejado vermelho: demais caminhos identificados como linhas de bondes; ícone vermelho: Fábrica de Tecidos Pompeu & Irmãos.*

Figura 1.10: Siqueira Gurgel, foto de 1989.

Figura 1.11 – Fábrica de Tecidos Baturité.

Figura 1.12 – Fábrica de Tecidos São José.

Figura 1.13 – Oficinas do Urubu (1930).

Figura 1.14 – Brasil Oiticica (1957).

Figura 1.15 – Planta da Cidade de Fortaleza – 1932. *Localização em vermelho: Oficinas do Urubu; linha vermelha: Av. Francisco Sá, antiga Estrada do Urubu; linha amarela: Av. Bezerra de Menezes; linha azul: Av. José Bastos; linha laranja: BR-115; linha roxa: Av. Santos Dumont.*

Figura 1.16 – Trecho da Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores – 1945. *Tracejado vermelho: Av. Francisco Sá; tracejado preto: Estradas de Ferro; ícones vermelhos: conjuntos industriais.*

Figura 1.17 – Trecho Oeste de Fortaleza por levantamento aero fotográfico – 1972. *Linha vermelha tracejada: Av. Francisco Sá; localização das indústrias em vermelho, da esquerda para a direita: nomes.*

Figura 1.18 – Levantamento de indústrias/fábricas na primeira zona industrial de Fortaleza com a relação das remanescentes e as demolidas.

Figura 1.19 – Linha do tempo da origem ao declínio da zona industrial e das estradas de ferro à oeste de Fortaleza.

Figura 2.1 – Estação Ferroviária de Baturité, em 2002.

Figura 2.2 – Estação Ferroviária de Quixadá, em 1983.

Figura 2.3 – A primeira Estação Ferroviária da Parangaba, s/ data.

Figura 2.4 – Demolição da Estação Otávio Bonfim em 1979.

Figura 2.5 – Oficinas do Urubu na década de 1930.

Figura 2.6 – Mapa de localização das Oficinas do Urubu na cidade de Fortaleza e delimitação dos bairros do entorno.

Figura 2.7 - Oficinas Modelo da Rede de Viação Cearense, Diário Carioca, RJ, 8 de novembro de 1931, Ed. 01035, p. 8.

Figura 2.8 - Oficinas Modelo da Rede de Viação Cearense, Diário Carioca, RJ, 8 de novembro de 1931, Ed. 01035, p. 10.

Figura 2.9 – Planta Geral das Oficinas.

Figura 2.10 – Emílio Henrique Baumgart.

Figura 2.11 – Ponte Maurício de Nassau, 2006.

Figura 2.12 – Edifício “A Noite”, s/ data.

Figura 2.13 – Ponte Sobre o Rio Peixe, s/ data.

Figura 2.14 – Fotografia das Oficinas da Rede de Viação Cearense publicada na primeira edição da Revista Forma.

Figura 2.15 – Imagem aérea do conjunto industrial das Oficinas do Urubu com identificação dos usos. 01 - *edifício administrativo*; 02 – *acesso, guarita e estacionamento*; 03 - *almoxarifado*; 04 - *serviços médicos e odontológicos*; 05 - *refeitório e lazer*; 06 – *acesso às oficinas*; 07 – *gerência*; 08 - *oficina de montagem e manutenção de locomotivas*; 09 - *oficina de reparação de carros e vagões*; 10 - *oficina de manutenção de vagões tanque*; 11 - *oficina de manutenção de equipamentos de via permanente*; 12 e 13 - *oficinas de ferraria e fundição*; 14 - *casa de força*; 15 - *caixas d'água*; 16 – *pátio*; 17 - *grêmio dos ferroviários*.

Figura 2.16 – Pátio de entrada do conjunto, com edifício administrativo das Oficinas do Urubu e maquinário, foto s/ data.

Figura 2.17 – Pátio de entrada do conjunto, com edifício administrativo das Oficinas do Urubu, foto s/ data.

Figura 2.18 – Pátio de entrada do conjunto, com edifício administrativo das Oficinas do Urubu e maquinário, foto de 2018.

Figura 2.19 – Almoxarifado, foto de 1930.

Figura 2.20 – Oficina de montagem e reparação de locomotivas, foto de 1930.

Figura 2.21 – Estrutura da oficina de montagem e reparação de locomotivas, telhas transparentes no centro da coberta, foto de 1930.

Figura 2.22 – Oficina de reparação de carros e vagões vão executado através de viga vierendeel, foto de 1930.

Figura 2.23 – Ponte rolante entre as oficinas, foto de 1930.

Figura 2.24 – Planta baixa, fachadas e corte da oficina de montagem e reparação de locomotivas.

Figura 2.25 – Planta baixa, fachadas e corte da oficina de reparação de carros e vagões. Fonte:

Figura 2.26 – Oficina de montagem e reparação de locomotivas, foto de 2017.

Figura 2.27 – Oficina de reparação de carros e vagões, foto de 2017.

Figura 2.28 – Área interna da oficina de montagem e reparação de locomotivas, nota-se a substituição das telhas do vão central, que antes eram translúcidas, foto de 2017.

Figura 2.29 – Coberta da oficina de reparação de carros e vagões, foto de 2017.

Figura 2.30 – Oficina de manutenção de vagões tanque, foto de 1930.

Figura 2.31 – Oficina de manutenção de vagões tanque, foto de 2016.

Figura 2.32 – Oficina de manutenção de vagões tanque, foto de 2016.

Figura 2.33 – Oficina de ferraria e fundição, foto de 1930.

Figura 2.34 – Oficinas de ferraria e fundição, foto de 2017.

Figura 2.35 – Oficina de ferraria e fundição, foto de 2017.

Figura 2.36 – Antiga casa de força, foto de 1930.

Figura 2.37 – Antiga casa de força, foto de 2016.

Figura 2.38 – Caixas D'água, foto de 2017.

Figura 2.39 – Vista aérea da pera de manobras, em perspectiva.

Figura 2.40 – Guarita, foto de 2017.

Figura 2.41 – Oficinas do Urubu, foto de 1975.

Figura 2.42 – Conjunto Habitacional Dom Helder Câmara, construído no lugar da fábrica Gasparian Industrial do Norte.

Figura 2.43 – Supermercado Hiper Bompreço, construído no lugar da antiga Usina Gurgel, imagem de 2019.

Figura 2.44 – Registro da antiga Fábrica de Tecidos São José em ruínas.

Figura 2.45 – Centro Fashion, construído no lugar da antiga Fábrica São José, imagem de 2019.

Figura 2.46 – Conjunto ferroviário das Oficinas do Urubu, imagem de 2019.

Figura 2.47 – Conjunto industrial da Brasil Oiticica, foto de 2015.

Figura 2.48 – Fábrica Vilejack, atualmente ocupada por habitações irregulares, imagem de 2019.

Figura 3.1 – Muro das oficinas utilizado pelos moradores.

Figura 3.2 – Prédio administrativo das oficinas, década de 1930.

Figura 3.3 – Vista interna dos edifícios do conjunto ferroviário, década de 1930.

Figura 3.4 – Prédios das oficinas em concreto armado que suportavam as pontes rolantes, década de 1930.

Figura 3.5 – Prédios das oficinas em construção, década de 1920/1930.

Figura 3.6 – Acervo da biblioteca do conjunto, década de 1930.

Figura 3.7 – Trabalhadores da RFFSA, década de 1930.

Figura 3.8 – Registro de greve operária na RFFSA, s/ data.

LISTA DE ABREVIATURAS

- UFC – Universidade Federal do Ceará
- RVC – Rede de Viação Cearense
- FFSA – Rede Ferroviária Federal S/A
- EFB – Estrada de Ferro de Baturité
- EFS – Estrada de Ferro de Sobral
- SOPAI – Sociedade de Assistência e Proteção à Infância de Fortaleza
- CRIO – Centro Regional Integrado de Oncologia
- SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
- GTDN – Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste
- SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
- RMF – Região Metropolitana de Fortaleza
- CIC – Centro Industrial do Ceará
- IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- PND – Programa Nacional de Desestatização
- CFN – Companhia Ferroviária do Nordeste
- CSN – Companhia Siderúrgica Nacional
- DNIT – Departamento Nacional de Transportes
- FTL – Ferrovia Transnordestina Logística
- TICCIH – Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial
- UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
- ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
- ONU – Organização das Nações Unidas
- GCI – Getty Conservation Institute
- UMLAW – União dos Moradores de Luta do Álvaro Weyne
- PDP-FOR – Plano Diretor Participativo de Fortaleza
- ZRU – Zona de Requalificação Urbana
- ZOP – Zona de Ocupação Preferencial
- ZO – Zona de Orla
- ZPA – Zona de Preservação Ambiental
- ZEIS – Zona Especial de Interesse Social
- ZEDUS – Zona Especial de Dinamização Urbanísticas e Socioeconômicas
- PLHIS-FOR – Plano Local de Habitação de Interesse Social de Fortaleza

FBFF – Federação de Bairros e Favelas de Fortaleza

FEDECRAIL – Federação Europeia de Museus e Caminhos de Ferro Turísticos

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 – A ATIVIDADE INDUSTRIAL E AS ESTRADAS DE FERRO EM FORTALEZA: ORIGEM E DECLÍNIO	25
1.1 OS PRIMÓRDIOS DA INDÚSTRIA NO CEARÁ E EM FORTALEZA	26
1.2 DA CONSOLIDAÇÃO AO DECLÍNIO DA PRIMEIRA ZONA INDUSTRIAL	37
CAPÍTULO 2 – AS OFICINAS DO URUBU: ARQUITETURA E PAISAGEM DO PERÍODO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO	53
2.1 OS CAMINHOS FERROVIÁRIOS.....	54
2.2 UM PERCURSO PELO CONJUNTO FERROVIÁRIO DAS OFICINAS DO URUBU	61
2.2.1 A arquitetura das Oficinas do Urubu	70
2.3 AS TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM URBANA NA ZONA OESTE DE FORTALEZA	84
CAPÍTULO 3 – DE REMINISCÊNCIA A PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO	95
3.1 LASTROS INDUSTRIAIS E FERROVIÁRIOS: REFLEXÕES SOBRE PATRIMÔNIO E VALOR	96
3.1.1 Percepções sobre os valores patrimoniais	105
3.2 O VALOR DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO	113
3.2.1 Considerações sobre os valores das Oficinas do Urubu	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS	131
REFERÊNCIAS	136

INTRODUÇÃO

“- Você se dá conta de que o passado, a partir de ontem, foi abolido? Se sobrevive em algum lugar, é em um ou outro objeto sólido, sem palavras associadas, como aquele pedaço de vidro que está ali.”

(George Orwell, 1984, 2009, p.156)

Sabe-se que as cidades são construídas tanto do seu passado quanto do seu presente e, como considera Walter Benjamin (1987, p. 224), “[...] o passado só se deixa fixar, como imagem que relampeja irreversivelmente, no momento em que é reconhecido”. O autor rejeita a ideia de um tempo vazio, preenchido somente pela superfície dos fatos. Ao invés disso, assegura que é preenchido, na verdade, por aqueles momentos que se traduzem nos saltos, nas rupturas da história, como imagens velozes irrompendo na atualidade. Significa dizer que o passado reside no hoje e não se pode prescindir dessa realidade para compreender acontecimentos e fenômenos históricos. É nesse sentido que a continuidade de um objeto arquitetônico, no decurso de anos, décadas e até séculos, tem grande valia como ponte para esse tempo distante.

Pode-se entender, desse modo, que a arquitetura “relampeja no presente”, permitindo que, através de sua permanência física, percorra-se entre velhos e novos significados. Segundo Marina Waisman (2013), os objetos da historiografia da arte e da arquitetura existem no presente por si mesmos e o pesquisador deve ter como ponto de partida essa realidade, com a qual se depara. A obra arquitetônica e a paisagem na qual está inserida são originárias de um devir histórico que perdura e se transforma, influenciado por cada instante. É desse modo que a arquitetura de outrora exerce influência no agora, através de seus vestígios, resquícios históricos, saturados de transformações materiais e simbólicas, intermitentes nesse fluxo entre passado e presente.

Entretanto, existem objetos arquitetônicos que, de certa forma, se encontram esquecidos, ora em ruínas, ora íntegros, mas camuflados diante do ritmo acelerado das cidades e dos seus habitantes. Há alguns anos, em um primeiro encontro com antigos conjuntos fabris na cidade de Fortaleza, capital do Ceará, no Nordeste do Brasil, foi que surgiu a ideia de envolvê-los em pesquisas desenvolvidas durante a trajetória acadêmica¹. Esses edifícios, expressões de uma arquitetura industrial e ferroviária², tornaram-se tema e objeto de estudo desse trabalho. Trata-se de um

¹ Essas pesquisas tiveram início no curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, na Universidade de Fortaleza (UNIFOR), se desdobrando hoje nessa pesquisa de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade Federal do Ceará (UFC).

² As nomenclaturas utilizadas nesse trabalho para o tipo de arquitetura estudado podem variar entre os termos “industrial” e “ferroviária”, considerando que ambos estão incluídos no conceito de patrimônio industrial e que o objeto de estudo é um conjunto de oficinas ferroviárias inseridas em um contexto de industrialização da zona em que se localiza, portanto, ambos os termos são empregados no decorrer do trabalho. Não há, no entanto, a intenção de

patrimônio edificado que surgiu em meio aos processos de revolução industrial e tecnológica, de desenvolvimento dos meios de transporte, do desencadeamento do capitalismo e, ao mesmo tempo, está fortemente vinculado às histórias de operários, ferroviários e demais trabalhadores, de imigrantes refugiados das secas que assolavam o Ceará, e diversas outras pessoas. Esta arquitetura teve e ainda tem um profundo impacto em paisagens urbanas e rurais, enfrentando hoje impasses frente a questões de preservação, conservação e reuso, já que ocupam grandes áreas urbanas ociosas, por vezes depreciadas, mas também áreas de especulação imobiliária e adensamento urbano.

O desenvolvimento dos caminhos ferroviários e a inserção das indústrias no espaço urbano chegou a reorganizar cidades, estruturar zonas e impulsionar o crescimento de regiões antes pouco exploradas. Os impactos desses fenômenos na paisagem, na cultura e na sociedade são diversos e não se encerram no período de funcionamento dessas atividades, ao contrário, permanecem também nos processos de desuso. Nesse contexto, as edificações destinadas às atividades do setor secundário transformaram paisagens, agregando significados e histórias. Entretanto, essa mesma modernidade industrial, sinônimo de progresso e desenvolvimento, de descobertas materiais e tecnológicas, foi confrontada com adversidades tais que culminaram no seu declínio, deixando lastros nas mais diversas paisagens urbanas e rurais.

São edifícios e estruturas que se tornaram fragmentos isolados em meio à vida urbana contemporânea, segregados ou tomados pela obsolescência de suas atividades, permanecendo como “resíduos” da história: vazios urbanos, construções abandonadas, espaços subutilizados que reproduzem a degradação do ambiente em seu entorno, ameaçados pelo descaso com o passado dessa arquitetura. Fazendo uma analogia com as “cidades invisíveis” de Italo Calvino (1990), essa pesquisa pretende dissertar sobre esses “edifícios invisíveis” e os fragmentos de história que com eles subsistem. Se lampejos das memórias e vivências de outrora permanecem no edificado, como trazê-los de volta à superfície, sem prescindir da profundidade que possuem?

Segundo Beatriz Kuhl (apud Rufinoni, 2013, p. 13), tudo aquilo que está conectado ao meio urbano e industrial não deve ser visto como “[...] monólito isolado e perenemente estável, mas como parte de ciclos de marés entrecruzadas, sempre em movimento, que comportam, sem dúvida, transformações, mas também permanências significativas”. Há, nessas estruturas, um grande potencial de transformação da paisagem, um universo para a interpretação de diversos campos

trabalhar com a estratificação de conceitos, mas sim de tentarmos compreender de forma mais ampla, toda arquitetura que, como legado de processos de modernização, se encontra como que à “deriva”, entre o “antigo” e o “novo”. Desse modo, são estruturas que já fazem parte de um passado, ainda que recente, mas que se faz presente naquilo que se entende por contemporaneidade.

disciplinares, de modo que possamos reconhecer e aproveitar esse potencial, evitando o abandono e seus impactos negativos, que afetam, social (economicamente, politicamente e culturalmente) e espacialmente vastas zonas urbanas.

Tem sido desenvolvidas pesquisas acadêmicas voltadas para a temática das indústrias e ferrovias. De acordo com Oliveira (2009), pode-se observar três abordagens comuns no estudo das estradas de ferro, por exemplo: i. análises econômicas, que prevaleciam inicialmente, já que o objeto estava associado ao desenvolvimento econômico; ii. novos trabalhos da década de 1990, que tentam reinterpretar as ferrovias brasileiras, de forma mais plural, levando em conta o trabalhador, a oralidade como fonte de pesquisa histórica, permitindo a inserção de outros agentes sociais como parte da história, não mais somente os discursos e documentos oficiais que prevaleciam até então; iii. em um novo momento, a ferrovia é percebida também como parte do imaginário social e da memória, entendida como elemento criador de espaços, cidades, memórias, em diversas regiões.

Entretanto, no Ceará, ainda que a temática tenha sido abordada, a exemplo da arquitetura ferroviária do Estado³, as pesquisas sobre patrimônio industrial e ferroviário na cidade e no estado são ainda incipientes e poucas são as discussões sobre essas estruturas como parte de uma arquitetura de valor patrimonial. Alguns trabalhos discutem o tema ferroviário principalmente com menções à formação do estado, à questão da seca, dos trabalhadores e do processo de urbanização⁴. Enquanto isso, em Fortaleza convive-se diariamente com o esquecimento e com o estranhamento das pessoas em relação a esta arquitetura, que sobrevive penosamente. Esse tipo de edificação e paisagem necessitam de estudos que envolvam uma abordagem em nível nacional e internacional e também atente para as especificidades locais para, assim, resgatar a história dos processos industriais e ferroviários da cidade.

³ Com destaque para os trabalhos: CASTRO, L. Arquitetura de Ferro no Ceará. Revista do Instituto Histórico do Ceará, pp. 63-94. 1992; CAPELO FILHO, J.; SARMIENTO, L. Arquitetura Ferroviária no Ceará: registro gráfico e iconográfico. Coleção Nossa Cultura – Série Memória. Edições UFC: Governo do Estado do Ceará, Secretaria da Cultura, Fortaleza, 2010.

⁴ A exemplo das pesquisas: ACCIOLY, V. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2008; REIS, A. O espaço a serviços do tempo: a Estrada de Ferro de Baturité e a invenção do Ceará. Tese de Doutorado – Programa de pós-graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2015; ALMEIDA, N. Os ferroviários na cartografia de Fortaleza: rebeldes pelos caminhos de ferro. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2009; CÂNDIDO, T. Os trilhos do progresso: episódios das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). Trajetos Revista de História UFC, vol. 1, n° 2, pp. 83-101. Fortaleza, 2002; NEVES, F. Cural dos Bárbaros: os Campos de Concentração no Ceará (1915 e 1932). Revista Brasileira de História, v. 15, n° 29, pp. 93-122. São Paulo, 1995; CAMELO FILHO, J. A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro. Tese de Doutorado em Ciências Econômicas – Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2000; PEREIRA, D. A próxima estação: trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da ferrovia. Dissertação de Mestrado em História Social – Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2004.

Para Oliveira (2009, p. 101): “[...] o universo da ferrovia abre brechas para compreensão de outros temas, como a colonização, agricultura, desenvolvimento do capitalismo no país, consolidação de alguns grupos no poder, além da própria memória”. Nesse sentido, optou-se por pesquisar a primeira zona industrial de Fortaleza, uma área onde muitos dos edifícios que abrigavam esse tipo de atividade se encontram negligenciados por diversos setores da sociedade. É possível que antigos conjuntos industriais e ferroviários desapareçam e, com eles, todo e qualquer resquício de uma paisagem que se formou juntamente com os processos de modernização e dinâmicas socioculturais dos trabalhadores e moradores da região⁵. Para levar a efeito a análise, foi escolhido como objeto de estudo um complexo de oficinas ferroviárias de grandes proporções, construído no período de consolidação zona industrial, no final da década de 1920, as Oficinas da Rede de Viação Cearense, também conhecidas por Oficinas do Urubu.

A escolha pelas oficinas se deu pelo fato de que grande parte dos bens ferroviários que possui alguma proteção legal abrange, principalmente, estações ferroviárias e vilas operárias, mas o tipo específico das oficinas ferroviárias raramente se encontra entre os bens protegidos. Também a produção bibliográfica sobre o patrimônio industrial e ferroviário pouco menciona esse tipo de construção. É certo que alguns trabalhos científicos têm tratado dessa arquitetura, mas concentram-se majoritariamente no estado de São Paulo⁶. Portanto, optou-se por eleger essas oficinas ferroviárias do nordeste brasileiro como forma de chamar atenção para estes exemplares que, muitas vezes, permanecem negligenciados e sem a devida proteção legal. Ainda, o conjunto é um exemplar da arquitetura industrial e ferroviária com grande valor patrimonial pela sua história, função, sistema estrutural, que serão analisados ao longo da pesquisa.

Sobre o desenvolvimento industrial e formação da primeira periferia industrial de Fortaleza, Margarida Andrade (1990) relata que, no Ceará do século XIX, o algodão foi a mercadoria que possibilitou a dinamização do comércio, dando origem às primeiras indústrias têxteis do estado e

⁵ Beatriz Kuhl (1998, p. 221) explica que: “[...] o patrimônio histórico que concerne à indústria é especialmente sensível por ocupar, geralmente, vastas áreas em centros urbanos e sua obsolescência e falta de rentabilidade tornam bastante delicada a questão de sua preservação. Desaparecem não apenas os edifícios industriais em si, mas também os vestígios dos produtos ali fabricados, dos métodos de produção, das condições de trabalho e moradia do operariado, das relações sociais e espaciais em uma cidade ou região.”

⁶ Pode-se citar: SILVA, T. Oficinas ferroviárias em São Paulo: um estudo sobre a formação espacial da oficina da Companhia Paulista em Jundiá (1892-1896). Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design UNESP, 2019; FRANCISCO, R. As Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo; OLIVEIRA, E.; CORRÊA, L. Leituras e (re)leituras: a história ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2017). In: OLIVEIRA, E. (org.). Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. Série TICCIH Brasil, novas perspectivas, vol. 1. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019. Pode-se também mencionar o Projeto Memória Ferroviária, com foco em São Paulo, organizado por Eduardo Romero Oliveira.

de Fortaleza. Instaladas primeiramente no Centro, a localização das unidades fabris no espaço geográfico da capital contribuiu para o desenvolvimento urbano da cidade e está condicionada a diversos aspectos e eventos históricos. Na década de 1920, seguindo os caminhos ferroviários, se forma a primeira zona industrial na área oeste da cidade, que segue se consolidando nas décadas seguintes (figura 0.1).

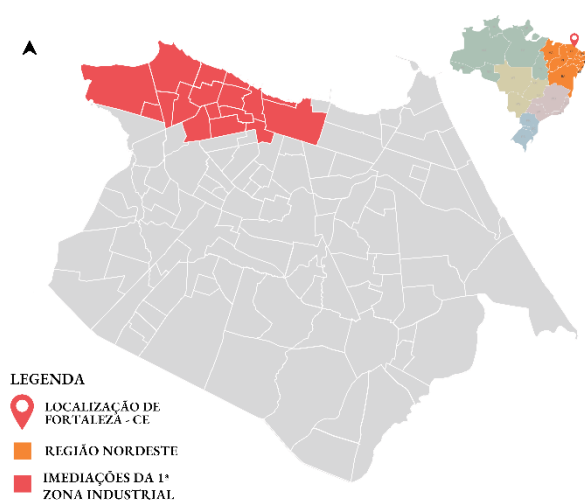


Figura 0.1 – Mapa de Fortaleza com destaque para a área onde se instalou a primeira zona industrial à oeste da cidade. Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Com isso, se desenvolve uma estrutura espacial mais definida, a partir das diversas edificações industriais construídas, do sistema ferroviário, do contingente de trabalhadores, das vilas operárias e equipamentos urbanos. Já em meados da década de 1960, surgem iniciativas públicas e privadas que visam deslocar o setor secundário para outras áreas da cidade, levando a uma visível redução da atividade industrial na zona oeste e, conseqüentemente, o abandono de muitos edifícios fabris. Enquanto isso, o processo de construção das ferrovias enfrenta inúmeras adversidades, políticas, climáticas e econômicas, que mais tarde levariam ao seu declínio. Desse modo, diversos são os impactos na paisagem e na arquitetura do lugar.

Com tantas transformações na zona oeste da cidade, principalmente no que concerne às mudanças ocorridas entre a década de 1920 até meados dos anos 1970, mas que se desdobram até os dias de hoje, é possível perceber uma nova organização do espaço, com a predominância de outros usos e dinâmicas sociais, que não a do período industrial. Muitos dos antigos conjuntos fabris foram substituídos por outras edificações, abandonados, ou isolados do seu entorno, resultando em uma seqüência de vazios urbanos em meio a edifícios residenciais e comerciais, entre outros.

As Oficinas do Urubu⁷ foram erguidas para abrigar as atividades de manutenção e reparação dos vagões de trem da Rede de Viação Cearense – RVC, posteriormente unificada à Rede Ferroviária

⁷ Sobre as alcunhas do conjunto: já foram referidas como Oficinas da Rede de Viação Cearense; Oficinas Demóstenes Rockert, nome do diretor que solicitou sua construção; RFFSA, como chamavam muitos dos operários e seus familiares; e Oficinas do Urubu, nome que foi mais identificado pela população do bairro. Sobre este último nome,

Federal S/A – RFFSA. A arquitetura do conjunto é parte da história da RFFSA, portanto, importante para a história do Nordeste e do Brasil e da formação da zona oeste de Fortaleza, do desenvolvimento tecnológico e da memória de inúmeros trabalhadores e suas famílias. Hoje não estão abandonadas, sendo em parte utilizadas pela empresa Transnordestina o que, de certa forma, mantém o lugar em funcionamento e tem evitado a sua destruição. Por outro lado, o conjunto permanece isolado e sua história parece se tornar cada vez mais uma memória, relacionada apenas aos antigos operários, moradores e ex-moradores das proximidades. Através desse exemplar arquitetônico ferroviário, do período de expansão da primeira zona industrial da cidade, ainda em boas condições, pretende-se discorrer a respeito do patrimônio industrial ferroviário.

Nesse sentido, observa-se uma curiosa relação entre memória e esquecimento, na busca de entender o processo de vida e morte das edificações industriais na cidade. O isolamento já mencionado é um primeiro indício de ameaça à condição de patrimônio das oficinas a partir do momento em que essa arquitetura deixa de ser parte de um fluxo que envolve sua materialidade, seu entorno, seus usos etc., para assumir um papel estático, quando se torna apenas uma vaga lembrança na memória de alguns indivíduos que rememoram o lugar de outrora. Ao mesmo tempo em que outras pessoas não expressam qualquer relação simbólica com aquele espaço, resultado do afastamento para com esse tipo de arquitetura, ocasionando o seu esquecimento.

O presente trabalho tem, pois, como objetivo: analisar, desde uma perspectiva histórica e crítica, o Conjunto Ferroviário das Oficinas do Urubu, enfatizando sua relação com o desdobramento da atividade industrial e dos caminhos ferroviários de Fortaleza e, a partir do seu atual estado de conservação e relação com o entorno, poder identificar seu valor patrimonial enquanto lastro do passado industrial e ferroviário em Fortaleza. O recorte temporal que interessa à pesquisa remete, principalmente, ao período de consolidação da atividade industrial na zona oeste da cidade, que ocorre juntamente com o redirecionamento de um trecho ferroviário nesse mesmo sentido, aproximadamente no ano de 1920. E seguindo até o período de descentralização dessa atividade industrial e declínio das estradas de ferro, que passam a ser desativadas, processo que ocorre em meados da década de 1970.

Para tanto, alguns objetivos específicos norteiam esta pesquisa: i) desenvolver uma abordagem historiográfica do surgimento ao declínio da atividade industrial e ferroviária no estado do Ceará e em Fortaleza; ii) compreender a obsolescência do tipo arquitetônico relacionado a tais atividades e

sabe-se que a avenida onde se construiu o conjunto, hoje Av. Francisco Sá, era a época chamada também de Estrada do Urubu. Há ainda uma lagoa nas proximidades que tem o mesmo nome até hoje, Lagoa do Urubu. Ainda, segundo José Hamilton (2021), entrevistado durante essa pesquisa, o nome veio devido ao “mito de que no terreno havia muitos cajueiros e lixo acumulado e os urubus iam dormir lá, daí o popular deu esse nome”.

os impactos não só para a própria arquitetura, mas também para o contexto urbano, social e cultural das áreas afetadas; iii) analisar o antigo conjunto ferroviário das Oficinas do Urubu em seus aspectos históricos e arquitetônicos, bem como sua situação atual e relação com seu entorno urbano; iv) ensejar uma reflexão teórica e crítica sobre a arquitetura industrial ferroviária como patrimônio cultural, bem como sobre a questão da valoração dos bens patrimoniais; v) identificar os valores atribuídos ao conjunto das Oficinas do Urubu, entendendo até que ponto esse legado é percebido e apropriado – ou não – pela cidade e seus habitantes.

O estudo desse conjunto, testemunho do transporte ferroviário brasileiro, visa contribuir para a difusão de conhecimento sobre essa arquitetura, sua relevância histórica e seu papel no contexto atual da cidade, entendendo que não se pode analisar o objeto de modo isolado ou estático, mas sim como parte de diversos elementos, tangíveis e intangíveis. Para tanto, elaborou-se uma metodologia a partir de alguns materiais que serviram como embasamento para desenvolver a pesquisa, que inclui: levantamento bibliográfico para fins de análise histórica e conceitual; e pesquisa empírica para análise arquitetônica e caracterização do objeto de estudo e do entorno, através do trabalho de campo – visitas ao conjunto ferroviário e suas imediações e contato com moradores da região. Foram utilizadas, nessa pesquisa, fontes documentais, como materiais da imprensa, relatórios, etc.; fontes iconográficas, como fotografias; fontes materiais, como a obra analisada; e fontes imateriais, a partir das relações sociais e culturais que envolvem a edificação.

Procurou-se contextualizar todo o desenvolvimento industrial da zona oeste de Fortaleza, onde se localiza o objeto de estudo, bem como o desenvolvimento ferroviário, que foi o que deu origem, de fato, às Oficinas do Urubu. Foram utilizados livros, textos e documentos que abrangem os aspectos econômicos e industriais do Ceará e de Fortaleza no período entre o final da década de 1850 e meados de 1970, a partir de autores como: Raimundo Girão (2000), Maria Salete de Souza (1978), Elizabeth Fiuza Aragão (1989) e Zenilde Baima Amora (2005). E estudos mais recentes dos pesquisadores Margarida Andrade (1990; 2012), Edilson Pereira Junior (2003; 2012), Beatriz Diógenes (2012), Luiz Cruz Lima (1971), Ricardo Paiva (2011), que retratam desde o momento histórico que antecede o recorte temporal da pesquisa, até o que acontece em seguida, como forma de deixar claro os precedentes e os desdobramentos desse período. Já os autores José Hamilton Pereira e Túlio de Souza Muniz (2012), também consultados, tratam do desenvolvimento das estradas de ferro no Ceará.

Sobre a história das oficinas, foram consultadas algumas fontes documentais, dentre as quais um artigo do *Jornal Diário Carioca* (1931), no qual a arquitetura do complexo foi destaque, com desenhos técnicos, fotografias da construção e das edificações, e inúmeras considerações

significativas sobre a obra do conjunto industrial à época. Liberal de Castro, arquiteto e estudioso da arquitetura do Ceará, também discorre sobre a história e os vários edifícios que compõem o conjunto das Oficinas do Urubu, no artigo “O Centenário de Emílio Baumgart” (1989), publicado na Revista do Instituto do Ceará. Para análise dessa dimensão, se fez necessário o uso de fontes primárias que reúnem documentos, cartografias, registros fotográficos do período, artigos de jornal, e o próprio objeto de estudo, principal fonte primária da pesquisa.

No que se refere à análise do objeto arquitetônico, tomou-se como referência a metodologia estabelecida em “Notas sobre métodos para a pesquisa arquitetônica patrimonial” (2019), de Alcilia Afonso A. Melo, na qual a autora destaca algumas dimensões relevantes para a pesquisa de um bem cultural edificado. Nesse sentido, são mencionadas algumas dessas dimensões ao longo da pesquisa: dimensão normativa; dimensão histórica; dimensão espacial; dimensão tectônica; dimensão funcional; dimensão formal e dimensão da conservação do objeto.

Desenvolve-se ainda uma reflexão teórica e crítica sobre a questão do patrimônio e sua valoração através do trabalho bibliográfico de diversos autores. No que se refere ao patrimônio cultural, mas também especificamente àquele que é herança industrial e ferroviária, utilizou-se dos escritos de Françoise Choay (2017), Beatriz Kuhl (2009; 2018), Cristina Meneguello (2011), Manoela Rufinoni (2013), Flávio Carsalade (2007; 2014); Marina Waisman (2013) e entrevistas realizadas por Telma Bessa (2018) com pesquisadores da área. Sobre a questão da valoração patrimonial, foram fundamentais as publicações já citadas de Erica Avram et al (2019) e Eduardo Romero de Oliveira (2019; 2020), como também a leitura dos documentos internacionais, Carta de Atenas (1931; 1933), Carta de Veneza (1964), Carta de Burra (1979; 1999; 2013), Declaração do México (1985); Carta de Nizhny Tagyl (2003), Princípios de Dublin (2011) e Carta de Riga (2005).

O estudo *in loco* da área examinada, realizado ao longo dessa dissertação, se deu através de alguns percursos e permitiu, por meio de observação não-participante – contemplação, registros fotográficos, conversas não-estruturadas – perceber as dinâmicas que se verificam nessa área, sem causar interferências. Mas também, em outros momentos, optou-se por entrevistar algumas pessoas, a partir de diálogos semiestruturados, com objetivo de assimilar percepções e recordações sobre o espaço e como ele está sendo utilizado e lembrado atualmente. Construindo, dessa forma, uma apreensão do lugar com base nas fontes orais dos relatos, impressões e dinâmicas em torno desse antigo conjunto ferroviário, considerando os aspectos subjetivos de quem participa dessa paisagem cotidianamente.

Desse modo, optou-se por organizar essa dissertação em três capítulos. O primeiro – **A atividade industrial e as estradas de ferro em Fortaleza: origem e declínio** – contextualiza esse período

de industrialização desde seus primórdios, compreendendo a consolidação da primeira zona industrial da cidade, até culminar em um processo de descentralização para outras localidades. Tendo em vista que as indústrias se inserem em um contexto de desenvolvimento das estradas de ferro, e ambos os processos, na área oeste da cidade, dão origem ao objeto de estudo da pesquisa e, portanto, são necessários para contextualizar sua dimensão histórica.

No segundo capítulo, – **As Oficinas do Urubu: arquitetura e paisagem do período industrial ferroviário** –, busca-se compreender o objeto arquitetônico, as Oficinas do Urubu, originadas em meio à atividade industrial e ferroviária da capital. Ainda para compreender sua dimensão histórica, faz-se necessário discorrer sobre a história dos caminhos ferroviários, quando então surge o conjunto. Em seguida busca-se tratar a dimensão espacial, tectônica, formal e funcional do objeto, a partir de uma análise do conjunto e de sua arquitetura, mas também das transformações do entorno. Assim, compreende-se a obra e também o ambiente no qual está inserida, em um contexto de modernização até a obsolescência das atividades industriais e ferroviárias.

Já no terceiro capítulo, – **De reminiscência a patrimônio industrial ferroviário** –, desenvolve-se uma reflexão sobre a questão do patrimônio industrial e ferroviário e seus valores. À análise da obra, com base em algumas dimensões relevantes para o processo de valoração, soma-se aqui uma perspectiva crítica do debate contemporâneo sobre a temática. Permitindo assim traçar um paralelo entre o aporte teórico desenvolvido e os valores atribuídos ao objeto de estudo a partir de sua análise e dos diálogos com a população local.

Por fim, à guisa de conclusão, é elaborada uma síntese dos objetivos da pesquisa e dos resultados alcançados. Acredita-se que o estudo desse sítio possa contribuir para o debate contemporâneo sobre o patrimônio industrial ferroviário e que a análise da arquitetura das Oficinas do Urubu pode colaborar significativamente para a sua preservação e de outras estruturas do gênero da cidade de Fortaleza.

CAPITULO 1

A ATIVIDADE INDUSTRIAL E AS ESTRADAS DE FERRO EM FORTALEZA: ORIGEM E DECLÍNIO

Esse capítulo apresenta um panorama histórico, elaborado com base em fontes secundárias, acerca do passado industrial e ferroviário de Fortaleza. Busca-se, desta forma, situar a problemática em questão e refletir sobre um período que certamente ainda tem desdobramentos no presente. Não se pretende, portanto, realizar uma descrição histórica que se encerre nos acontecimentos do passado, mas sim, um estudo historiográfico que revele as mudanças observadas nas paisagens e nas reminiscências de outros tempos. Segundo Marina Waisman (2013), somente conhecendo o passado é que se tem, de fato, contato com a realidade própria de um lugar, tornando possível se planejar um futuro também próprio, livre da (l)imitação de outros modelos.

O período em questão compreende a formação do primeiro vetor de expansão da atividade fabril de Fortaleza e, posteriormente, o deslocamento dessa atividade para outras áreas resultando no desuso de diversas fábricas na primeira zona industrial da cidade. Atenta-se também para o processo concomitante de construção das estradas de ferros. Alguns autores que tratam da industrialização cearense e de Fortaleza propõem algumas periodizações relacionadas ao tema. Amora (2005), por exemplo, identifica três períodos de implantação da indústria no Ceará: o primeiro, que tem início no final do século XIX e estende-se até os anos de 1950; o segundo, que compreende os anos de 1960 até meados da década de 1980, quando começa um novo período. Pereira Junior (2012) já trata desse processo desde a atividade pecuária até os dias atuais, e Aragão (1989) propõe uma periodização detalhada do desenvolvimento da indústria têxtil.

Por intermédio de um exame dos trabalhos dos autores já citados e de outros pesquisadores, como Margarida Andrade (1990; 2012), Beatriz Diógenes (2012), Ricardo Paiva (2011), Eduardo Oliveira (2020), etc., foi elaborada para o presente trabalho uma cronologia que facilitasse o entendimento do recorte em questão. Seguindo uma sequência linear sobre a escalada industrial e as modificações decorrentes no ambiente urbano, optou-se, neste capítulo, por elaborar essa periodização da seguinte forma: o primeiro item – Os primórdios da indústria no Ceará e em Fortaleza – apresenta o surgimento das atividades econômicas do Ceará e como estas se desdobram na origem das primeiras fábricas do Estado e de sua capital ainda no final do século XIX, quando então surgia também a primeira estrada de ferro, até o início do século XX, no qual essas atividades vão se solidificando.

Em seguida, o item – Da consolidação ao declínio da primeira zona industrial – descreve, inicialmente, o período que compreende desde a década de 1920 até aproximadamente 1960, momento em que se dá a consolidação da atividade fabril e se forma a primeira periferia industrial da cidade, ao longo da zona Oeste, nas proximidades da Avenida Francisco Sá. Encaminha-se para a década de 1970, quando do início do processo de descentralização das indústrias para outros sítios, que resulta no esvaziamento dessa zona e no abandono das primeiras edificações industriais da cidade. Compreender esse período da história de Fortaleza, portanto do Ceará e do Brasil, é imprescindível para se fazer uma leitura crítica do se apresenta hoje no contexto urbano e arquitetônico desta área.

1.1 OS PRIMÓRDIOS DA INDÚSTRIA NO CEARÁ E EM FORTALEZA

O Estado do Ceará localiza-se no Nordeste do Brasil, região cujo crescimento econômico teve início ainda no período colonial, quando a atividade agroindustrial canavieira era dominante. Entretanto, ao final do século XVII, a base econômica do Ceará era outra: a atividade criatória que ocorria ao longo dos rios Jaguaribe, Acaraú e Coreaú (Andrade, 1990). A partir do século XVIII, surgem, às margens desses rios, as oficinas de salga, processo de conservação da carne bovina conhecido como “charqueada”, repercutindo assim no modelo de ocupação cearense. As povoações de Aracati, Icó, Camocim, Acaraú e Sobral (figura 1.1), próximas aos rios, se tornaram os principais centros produtores das oficinas de carne seca (Aragão, 1989).



Figura 1.1 – Mapa do Ceará com a localização de Fortaleza, Aracati, Icó, Sobral, Acaraú e Camocim. Fonte: *D-maps.com*, com alterações da autora.

Sobre a estruturação econômica e industrial cearense até o século XIX, Pereira Junior (2012) a considera arcaica, tendo em vista que as demais atividades industriais, que não aquelas relacionadas ao açúcar, configuravam culturas de subsistência que pouco contribuíam para o fortalecimento e diversificação da economia. Segundo o autor (2003), a formação econômica do Ceará se organizava até então em função das necessidades de suprimento para as regiões agroexportadoras, diferentemente dos estados nordestinos da Zona da Mata – composta pela zona litorânea do Rio Grande do Norte à Bahia –, cuja economia se baseava na lavoura canavieira.

A pecuária foi a primeira atividade econômica ligada ao povoamento e colonização do Ceará⁸. Em seguida, o algodão, adaptado ao clima semiárido, se torna parte da economia cearense e daria início às transformações industriais. Segundo Pereira Junior (2003, p. 71), “[...] o sistema formado pelo tripé gado/algodão/cultura de subsistência não só estruturou a economia espacial cearense como também marcou profundamente a distribuição fundiária e o uso da terra no Estado”. Aragão (1989) explica que a economia cearense nesse período se encontrava isolada dos vínculos com o mercado externo, destinando-se apenas aos mercados do Nordeste, perfil que começaria a se modificar com a ampliação da cultura algodoeira e de outros itens de subsistência, como milho, feijão, arroz e farinha, além de couros e animais que passam a ser vendidos para o exterior e para outras províncias.

De acordo com Paiva (2011, p. 63), “[...] o ciclo do algodão se justifica em função das demandas do mercado externo, nesse caso, desenvolve-se no contexto dos primórdios da Revolução Industrial, por intermédio do fornecimento de matéria-prima para a emergente indústria têxtil inglesa”. Assim, o Ceará se abre para o mercado externo com o algodão como principal produto de exportação. Segundo Lemenhe (1991) apud Paiva (2011), o algodão foi implantado ainda no século XVIII na Serra de Uruburetama, e se expandiu durante a primeira metade do século XIX para as serras de Baturité, Meruoca, Pereiro e Aratanha (figura 1.2).

⁸ Segundo E. Aragão (1989, p. 30): “[...] O Ceará mantém-se vivo graças à pecuária, à cultura de subsistência e ao comércio. A importância do ciclo pecuário advém da possibilidade que lhe sobra enquanto abastecedor de alimentação animal e força motriz dos Engenhos de Açúcar da chamada Zona da Mata Nordestina e, em menor escala, do ciclo do ouro que se desenvolve na região Sudeste”.



Figura 1.2 – Mapa do Ceará com localização de Fortaleza e as Serras de Uruburetama, Baturité, Meruoca, Pereiro e Aratanha. Fonte: *D-maps.com*, com alterações da autora.

Paiva (2011) explica ainda que o fortalecimento da economia cearense na segunda metade do século XIX contribuiu para uma transformação espacial mais efetiva e cita como fatores preponderantes para o crescimento econômico do estado a Guerra da Secessão nos Estados Unidos, que interrompeu sua produção e favoreceu a expansão de centros produtores em outros países como o Brasil, e também o surgimento da indústria de beneficiamento.

[...] De fato, com a consolidação da Revolução Industrial no século XIX e o conseqüente desenvolvimento da indústria têxtil inglesa, a demanda mundial de algodão cresceu exponencialmente. Ao reunir as condições apropriadas para a produção do algodão de fibra longa - o chamado 'algodão mocó' ou 'seridó' -, a região Nordeste, junto com outras regiões do mundo, transformou-se em uma grande produtora para o consumo internacional, principalmente depois da crise de produção desencadeada nos Estados Unidos com a Guerra de Secessão. (PEREIRA JÚNIOR, 2012, p. 198)

A cidade de Fortaleza, que antes estava à margem da economia pastoril, começa então a desenvolver uma hegemonia econômica, política e administrativa em relação às outras cidades cearenses, ainda durante a primeira metade do século XIX, por volta das décadas de 1820 e 1830, consolidando esse processo na segunda metade desse século (Andrade, 1990). Quando a cidade começa a expandir suas funções político-administrativas, comerciais e de serviços, nota-se uma influência na estruturação do espaço urbano, como: “[...] melhoria do porto, abertura de estradas, localização da alfândega, maior poder de captação de tributos e um conjunto de beneficiamentos urbanos como iluminação, calçamento de ruas, construções de praças, chafarizes, etc.” (Ibid., p. 26).

Paiva (2011, p. 65) também aponta que a hegemonia da cidade de Fortaleza foi se dando por diversos fatores, desde a cultura do algodão, que ensejou o surgimento da indústria têxtil, o cultivo de outros produtos, café e cera de carnaúba, além da construção de obras direcionadas ao combate da seca, como estradas, açudes e barragens, e ainda a instalação do porto e da ferrovia, que viabilizavam a exportação do algodão: “[...]os avanços da técnica, a via férrea (trem) e o porto (navio a vapor), proporcionaram a reestruturação socioespacial da rede urbana cearense”.

A construção da Estrada de Ferro de Baturité – EFB como forma de escoamento da produção agrícola do interior ocorreu a partir de um contrato entre o Governo e a Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité. Sua construção teve início em 1872, se estendendo até 1926⁹. A ferrovia visava conectar a capital ao sul do estado, partindo da Estação que se localizava no centro de Fortaleza, seguindo pela Rua do Trilho, atual Avenida Tristão Gonçalves, em direção ao Arronches, atual Parangaba. Após a conclusão do primeiro trecho, no ano de 1876, os trabalhos de construção da ferrovia foram paralisados.

Entre 1877 e 1879, uma grande seca levou cerca de 100 mil retirantes a migrar para Fortaleza, que possuía então aproximadamente 30 mil habitantes. As obras da ferrovia, então paralisadas, foram retomadas a partir da mão-de-obra dessa população. Segundo Cândido (2002, p. 85) “[...] a retomada da construção da ferrovia passou a ser um dos principais meios de emprego de um contingente imenso de retirantes da seca que chegava a Fortaleza”. Assim, são construídos novos trechos da EFB, de Pacatuba a Baturité (1877-79) e de Baturité a Quixadá (1888-89). Em 1878 deu-se início a construção de uma outra ferrovia no Ceará, a Estrada de Ferro de Sobral – EFS, que ligava o Sertão Norte do Ceará ao Porto de Camocim¹⁰.

Essa estrada de ferro, segundo Andrade (1990, p. 92), foi “[...] elemento indutor do primeiro processo de ocupação nas proximidades do eixo ferroviário por parte das primeiras indústrias e de algumas vilas operárias”, além de formar eixos viários que, de certa forma, estruturaram o crescimento da cidade segundo esses caminhos (figura 1.3).

⁹ Segundo Saes (1981, p. 187) apud Ferreira (1989, p. 71): “[...] as ferrovias cearenses foram inicialmente implantadas para exportar o café do maciço de Baturité e, posteriormente, o algodão. (...) enquanto este se expande, acontece o mesmo com as ferrovias. Porém, as crises algodoeiras (de produção ou de mercado) começam a velear as dificuldades que as ferrovias têm diante de si: a partir de então, a própria característica do desenvolvimento do mercado algodoeiro influi profundamente no desempenho financeiro das Estradas.”

¹⁰ Segundo Cândido (2002, p. 92): “A trajetória da construção da ferrovia de Baturité na passagem entre os séculos XIX e XX, suscita importantes aspectos para a história social, particularmente no que diz respeito ao papel desempenhado pelos trabalhadores que, submetidos a condições de trabalho muitas vezes degradantes, constituíram formas de ações e resistências peculiarmente importantes para a formação da classe operária.”

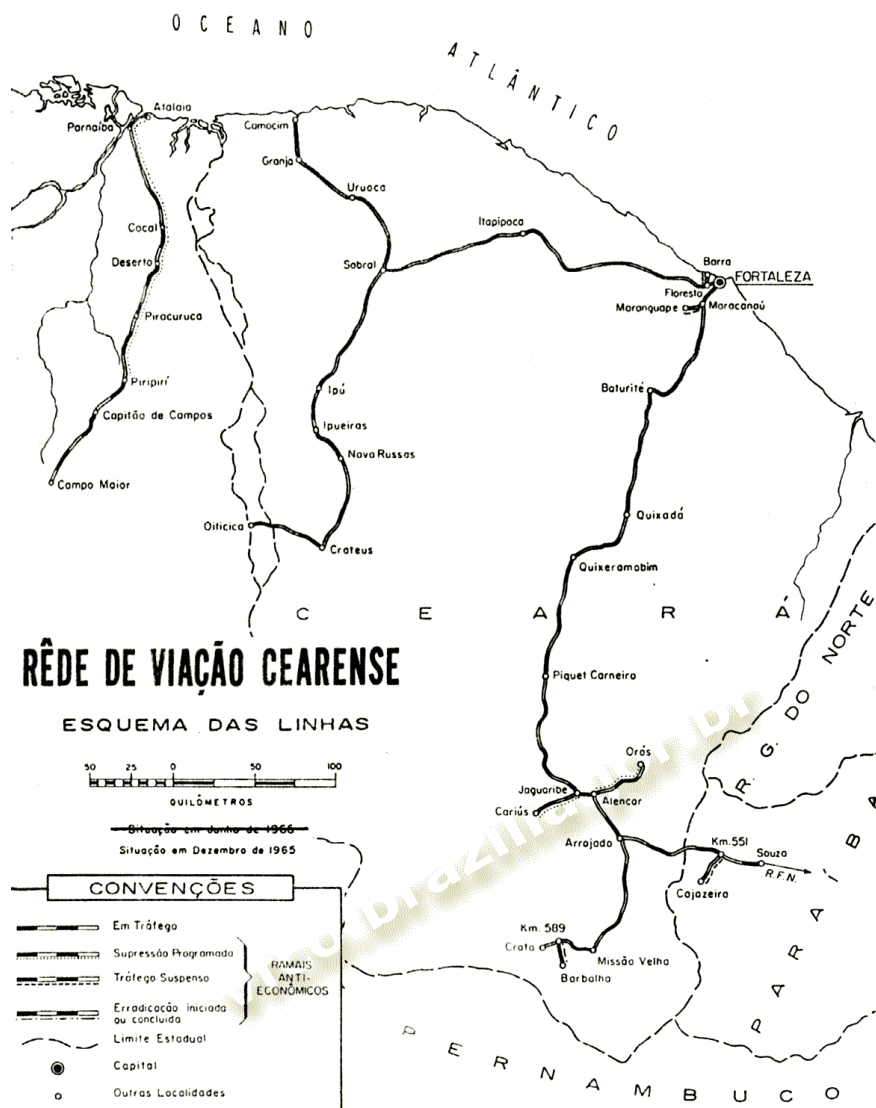


Figura 1.3 – Mapa das Linhas da Rede de Viação Cearense – RVC, em 1965. Fonte: *vjco.brazilia.jor.br*

Nesse período se deu a construção das oficinas e prédios administrativos da Estrada de Ferro de Baturité, dando origem à Estação Central, inaugurada no dia 9 de junho de 1880, durante o governo de Dom Pedro II, composta pela estação de passageiros, oficinas, armazém, galpão de material rodante e casa de locomoção (figura 1.4). Em 1941 passou a ser chamada de Estação Fortaleza e, em 1946, recebeu o nome que possui até hoje, Estação João Felipe.



Figura 1.4 – Praça da Estação, início do século XX. Fonte: *Fortaleza em fotos*.

Já o Porto de Fortaleza, de acordo com Paiva (2011, p. 65), era inicialmente um trapiche localizado na Prainha, desde 1805, “[...] uma estrutura mais moderna só foi projetada em 1870 e construída parcialmente no início do século XX. Tratava-se da ponte metálica, construída em estrutura de ferro e piso de madeira, que teve suas obras iniciadas em 1902 e foi inaugurada em 1906” (figura 1.5). Segundo o autor (Ibid., p. 15), a associação do porto à estrada de ferro, que forma o binômio porto-ferrovia¹¹, “[...] foi definitiva para garantir a supremacia de Fortaleza como polo urbano dominante em detrimento das demais cidades do interior e do litoral, redefinindo a rede urbana cearense”.



Figura 1.5 – Ponte Metálica quando foi o Porto de Fortaleza, início do Século XX. Fonte: Fortaleza em fotos.

Se no ano de 1860, com a Guerra da Secessão nos Estados Unidos, as indústrias inglesas incentivaram a produção em outros países, como foi o caso do Brasil, quando a paz nos EUA se restabeleceu e, com isso, a recuperação da economia americana, o preço do algodão brasileiro sofreu grandes baixas e quedas no número de exportações, gerando um excedente na produção algodoeira. Mesmo enfrentando períodos de instabilidade, segundo Aragão (1989), o algodão permanece como o produto mais importante do Ceará, levando à autonomia comercial cearense com a entrada de comerciantes estrangeiros, principalmente ingleses, em Fortaleza.

A integração do Ceará à economia internacional acontece então no século XIX, com a exportação de um conjunto de matérias-primas que anteriormente só serviam ao consumo interno. Portanto, a economia e a estruturação urbana cearense, segundo Aragão (1989, p. 40), teve como base: “[...] o algodão, como produto-mercadoria voltado para o mercado internacional; os comerciantes como

¹¹ Segundo Villaça (1998, p. 131), a ferrovia formava com os portos um binômio bastante articulado: “O porto passa a marcar um ponto de encontro entre dois sistemas de transporte. O conjunto porto-ferrovia assume então uma dupla determinação no espaço urbano da metrópole litorânea. Marca, de um lado, o local que se tornaria o centro da cidade e, de outro, o eixo – no caso das metrópoles que tem 90 graus –, ou os eixos (nas que tem 180) ao longo dos quais foram implantadas as primeiras indústrias e armazéns. Mais tarde, as mesmas razões regionais fizeram com que as grandes autoestradas se localizassem também nas mesmas direções. Em alguns casos, mesmo havendo mudança da locação intraurbana de rodovias – (...) –, essa diferença é desprezível em termos de espaço urbano, pois a nova via continua locada – pelas mesmas razões do espaço regional – na mesma região geral da cidade que as anteriores.”

agentes sociais que lideram o processo de acumulação, e Fortaleza, cidade empório, sede da circulação de mercadorias e da acumulação de riquezas”. A autora aponta ainda que não só a presença de matéria prima, mas também o investimento de grandes firmas exportadoras, nacionais e estrangeiras fizeram desenvolver o setor têxtil, garantindo financiamento aos produtores, maquinário e a criação de usinas de beneficiamento e prensagem. Essas firmas monopolizavam o capital cearense e suas usinas de beneficiamento representavam o início da atividade industrial.

A exemplo de firmas exportadoras que fizeram parte desse processo, Aragão (1989) cita a *Boris Frères*, irmãos franceses que se fixaram no Ceará em 1869, investindo em importações e exportações, na produção de algodão, cana-de-açúcar, gêneros alimentícios, projetos de estradas de ferro e minas, assim como agências de seguro, navegação e finanças. A *Gradvhol & Filhos* instala uma filial em Fortaleza em 1911, formada por Gerson Gradvhol, Henry Gradvhol e Lazare Gradvhol, judeus franceses que visavam o comércio de importação e exportação de mercadorias no Brasil e Ceará. E a *Costa Lima & Irmão*, fundada pelos irmãos Alexandre Ferreira da Costa Lima e Pompeu Ferreira da Costa Lima em Aracati, no ano de 1875, incorporando em 1909 um novo sócio, o Sr. Mirtil Meyer. E ainda a *Exportadora Cearense Ltda.*, cujo sócio principal se chamava Francisco Moreira e concentrava-se no ramo de exportação de algodão.

Dessa forma, o período que compreende o final do século XIX e início do século XX caracteriza-se como a fase das primeiras atividades industriais com base em uma produção artesanal e na formação dos primeiros grupos empresariais e dos primeiros estabelecimentos localizados em cidades do Ceará como Sobral, Aracati e, sobretudo, em Fortaleza. Como explica Pereira Junior (2003), foi a partir do algodão que surgiram as primeiras iniciativas industrializadoras do Ceará, com as empresas de fiação e tecelagem, distribuídas por diversos municípios, além de firmas dos ramos de curtume, metalurgia, entre outros, que formariam então a identidade industrial do Estado até meados de 1960.

Segundo Aragão (1989, p. 45), a indústria têxtil deixava “[...] os fundos de quintais, típicos da indústria caseira, para ingressar no ‘mundo da fábrica’”. Em relação à arquitetura, surgem exigências de uma nova dimensão estrutural, abrindo caminho para instalação de grandes e modernas estruturas fabris que, de acordo com Andrade (1990), necessitavam de edificações próprias, maquinários importados, novos padrões administrativos, além de se localizar nas proximidades da ferrovia. A autora explica que o setor de fiação e tecelagem representava a consolidação da produção fabril, gerando grande fonte de riqueza para o Ceará e seus proprietários se tornavam lideranças econômicas do estado.

Já em 1882, de acordo com Aragão (1989), é fundada a primeira unidade fabril do Ceará, localizada às margens do centro de Fortaleza, que se chamava originalmente Fábrica de Fiação de Tecidos Cearenses. Segundo a autora, a fábrica começou a funcionar de fato em 1883, mas sua idealização se deu ainda em 1881, por Thomaz Pompeu. O empreendimento possuía uma vila operária e a firma registrou-se sob a razão social de Pompeu & Irmãos, em 1886. Em 1899 Thomaz Pompeu cria uma têxtil de confecção de redes, a Progresso, que se funde com a de tecidos em 1931, formando a Fábrica de Tecidos Progresso (figura 1.6), que também se situava no centro da cidade, nas proximidades da estrada de ferro. Todas essas edificações foram demolidas.



Figura 1.6 – Fábrica de Tecidos Progresso, na Avenida do Imperador (s/ data). Fonte: *Fortaleza em fotos*.

Em 1891, foram criadas no bairro Jacarecanga¹² a Cia. Cearense de Curtume, a primeira no segmento de couros e peles e a Cia. Fabril Cearense de Meias. A Companhia Industrial do Ceará, que servia à fabricação de tijolos, telhas, ladrilhos e azulejos, possui registros que remontam a 1894. Fora de Fortaleza, a Fábrica Santa Thereza foi instalada em Aracati em 1893, a primeira fora de Fortaleza, e a Companhia de Fiação e Tecidos Ernesto Deocleciano foi inaugurada em Sobral no ano de 1895 (Aragão, 1989). Esse período consiste nas iniciativas de grupos empresariais, através das sociedades anônimas, em função da falta de recursos próprios. Dessa forma, o desenvolvimento da atividade industrial cearense, que se deu principalmente em Fortaleza, foi possível devido a uma infraestrutura capaz de sustentar a produção, a comercialização e o capital acumulado através do algodão e outros produtos agroexportadores.

Ao analisar algumas cartografias de Fortaleza, pode-se perceber a direção na qual a cidade cresce e a forma como essa expansão acompanha os caminhos das estradas, ferrovias e a instalação das

¹² Segundo C. Leitão (2015), Jacarecanga ganha configuração de bairro por volta de 1910, sendo considerado um lugar de veraneio, com algumas chácaras, cercadas de árvores e próximas de um riacho de mesmo nome. Já nos anos 1940, quando as atividades comerciais se intensificam no centro da cidade, algumas famílias abastadas, oriundas das elites agrárias, industriais e comerciais, que lá residiam se deslocam para o bairro Jacarecanga. Portanto, no século XX, o bairro vive um período de desenvolvimento, e a presença do bonde garantia o deslocamento do centro para o bairro. Segundo a autora, as indústrias ali instaladas e, com elas, o surgimento das vilas operárias, além da oferta de outros serviços à população, como instituições religiosas, educacionais, sociais e culturais, foram fundamentais para o crescimento de Jacarecanga.

indústrias. A Planta Exata da Capital do Ceará, de 1859 (figura 1.7), por exemplo, apresenta a ocupação urbana de Fortaleza, que na época se resumia ao centro da cidade, com a presença de alguns loteamentos ortogonais, e suas imediações, apresentando alguns caminhos em direção às áreas rurais.

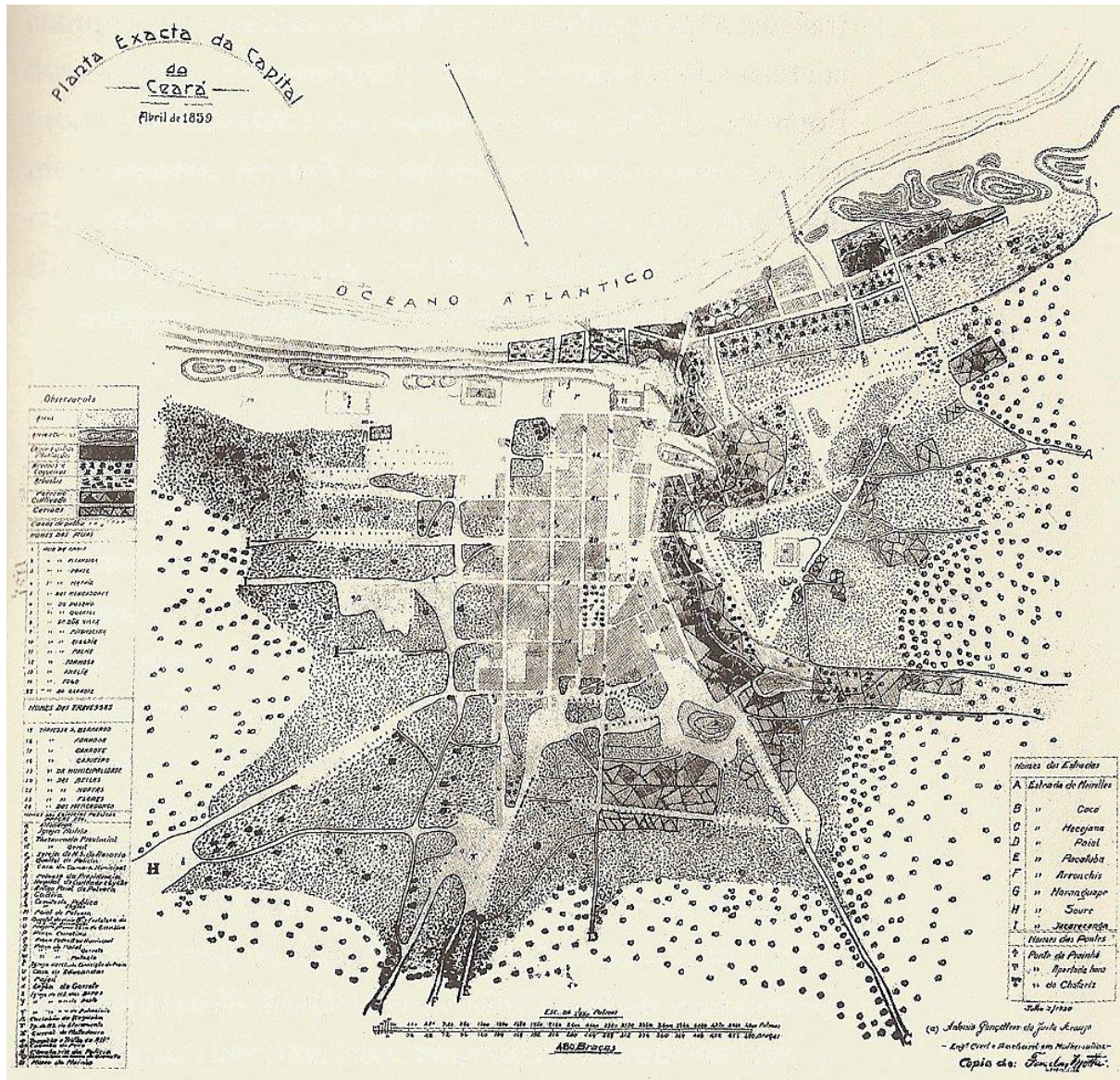


Figura 1.7 – Planta Exata da Capital do Ceará (1859), as quadras acinzentadas correspondem a ocupação urbana da época, ao centro de Fortaleza, de onde surgem alguns eixos em direção à zona rural. Fonte: Prefeitura de Fortaleza.

Já a Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios, de 1875, e a Planta da Cidade da Fortaleza da Província do Ceará, de 1888, ambas elaboradas pelo engenheiro Adolfo Herbster (1826 – 1893), apresentam uma proposta de expansão dos limites urbanos com base nesta ocupação central inicial, configurando eixos urbanos que determinariam o crescimento de Fortaleza, refletindo dessa forma os usos e infraestruturas do período em questão, assim como os usos e ocupação do solo almejados.

Na cartografia de 1875 (figura 1.8), Herbster propõe uma maior definição do desenho urbano, com a proposta de grandes *boulevards* contornando a ocupação central – atualmente as Avenidas do Imperador, Dom Manuel e Duque de Caxias.

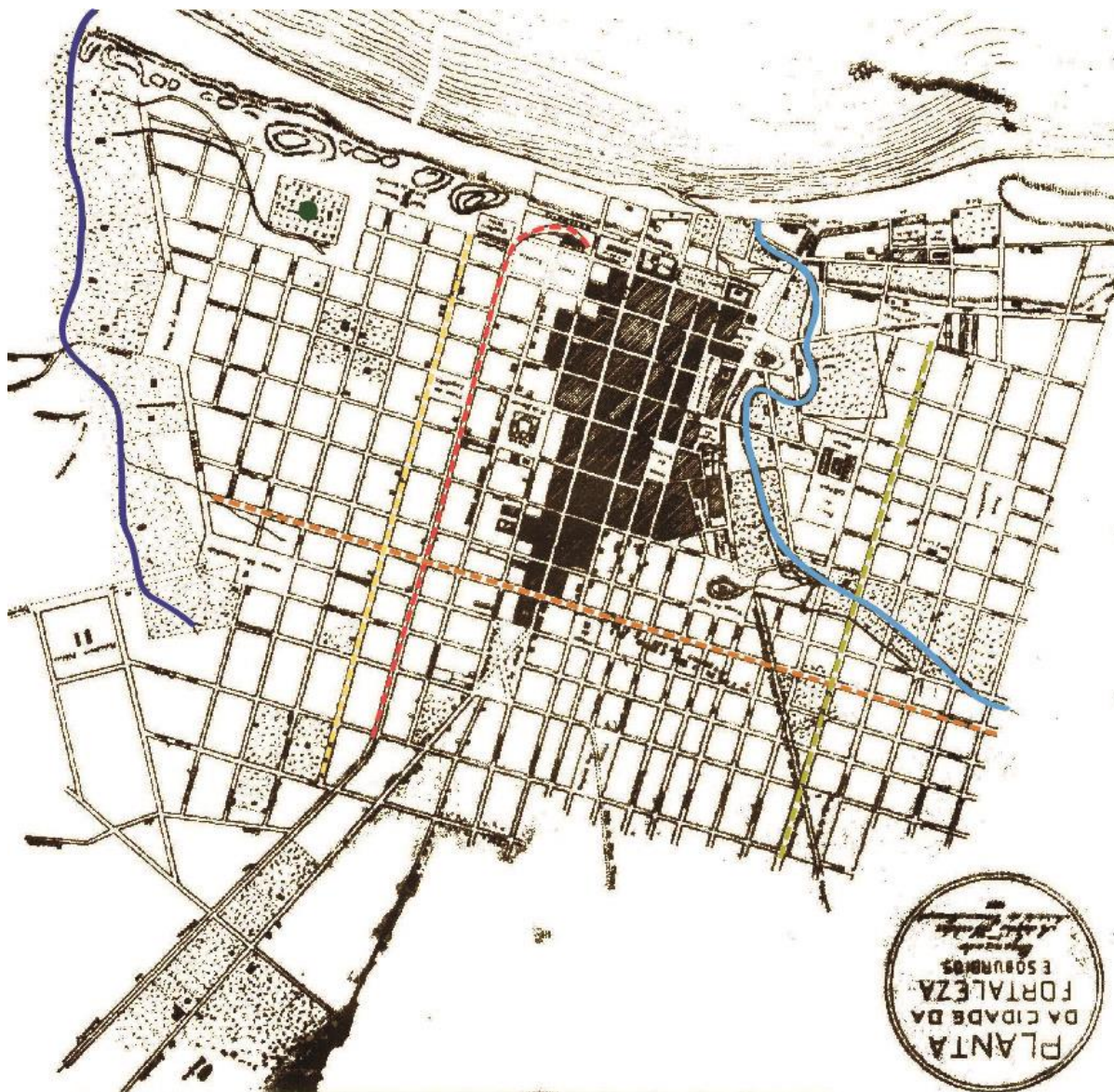


Figura 1.8 – Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios elaborada por Adolfo Herbster – 1875 (*linha azul escuro: Riacho Jacarecanga; linha azul claro: Riacho Pajeú; tracejado vermelho: Estrada de Ferro de Baturité saindo da Estação Central; tracejado amarelo: antigo boulevard, atual Av. do Imperador; tracejado laranja: antigo boulevard, atual Av. Duque de Caxias; tracejado verde: antigo boulevard, atual Av. Dom Manuel*). Fonte: Prefeitura de Fortaleza – alterações da autora, 2020.

Previa-se a expansão urbana da cidade, ultrapassando estes boulevards a partir de loteamentos que na época ainda não existiam, “[...] as quadras mostradas nos desenhos em boa parte não se achavam construídas. Na verdade, previam uma vasta ampliação urbana” (Castro, 1994, p. 70). As estradas que já pressupunham os eixos de expansão da cidade foram ajustadas à malha ortogonal proposta e se transformaram nos principais corredores de circulação viária de Fortaleza, tanto como cidade, quanto como metrópole. Além disso, nota-se o início da formação dos caminhos ferroviários.

A cartografia de 1888 (figura 1.9) já apresenta mais detalhes que a de 1875, com as primeiras linhas de ferrovias e de bondes, que se expandem em várias direções, o que certamente influenciou a proposta de parcelamento/ loteamento do autor, além da área portuária.

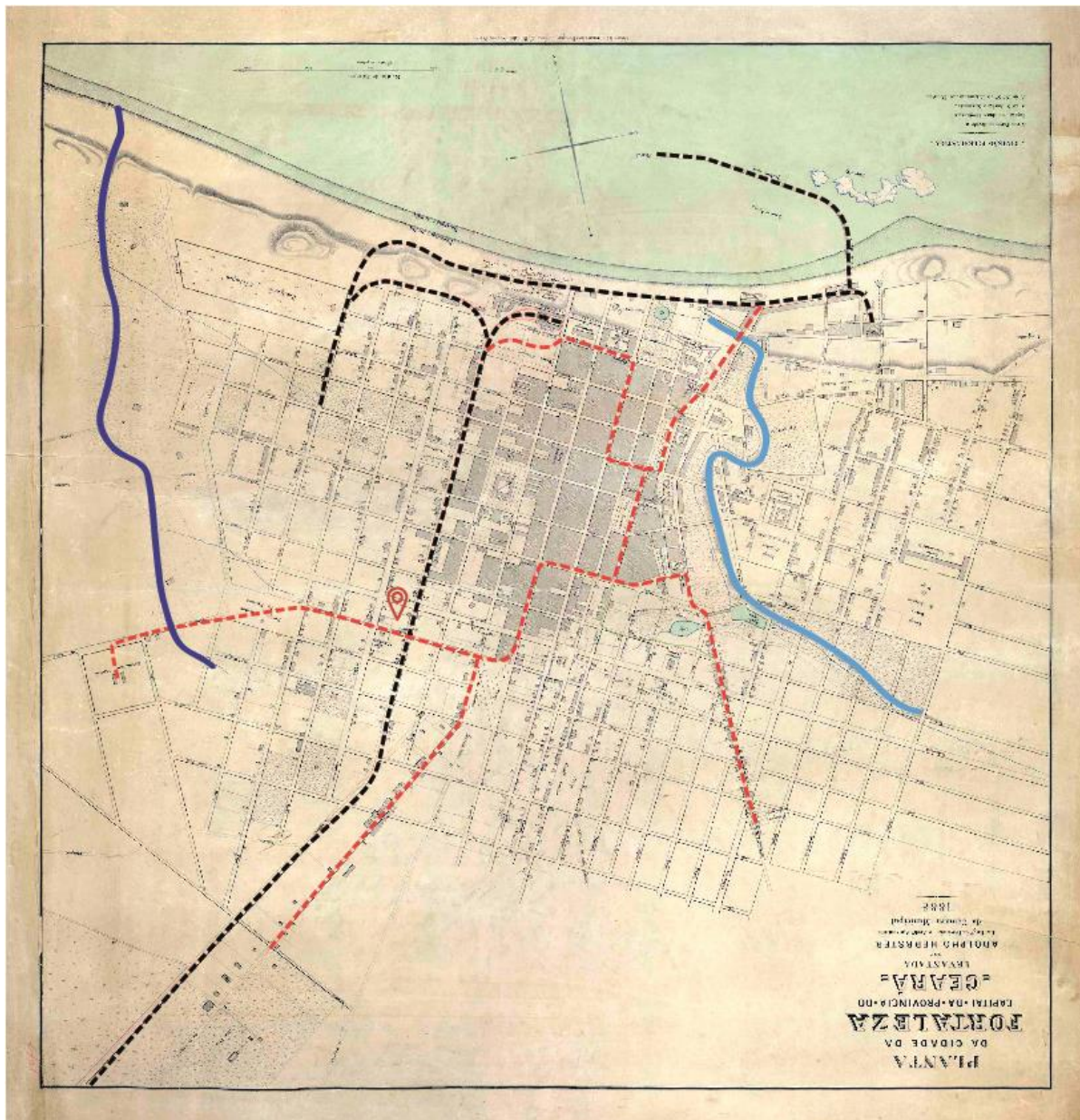


Figura 1.9 – Planta da Cidade da Fortaleza da Província do Ceará elaborada por Adolfo Herbster – 1888 (linha azul: Riacho Jacarecanga; linha azul claro: Riacho Pajeú; tracejado preto: Estrada de Ferro de Baturité saindo da Estação Central; tracejado vermelho: demais caminhos identificados como linhas de bondes; ícone vermelho: Fábrica de Tecidos Pompeu & Irmãos). Fonte: Prefeitura de Fortaleza – alterações da autora, 2020.

Andrade (1990) explica que, ao início dos anos 1880, as instalações de linhas de bonde de tração animal direcionavam o crescimento da cidade, que futuramente seria substituído pelo bonde elétrico. As linhas implantadas mantiveram o centro, a Praça do Ferreira e suas imediações em contato com o Porto, com a Estação do Trem, na Rua Visconde do Rio Branco, e com o Bairro do Benfica, onde existia uma rarefeita ocupação de chácaras.

Como novidade, apareciam assinaladas na planta as linhas de bonde de tração animal, inauguradas em 1882. Destinavam-se especificamente a interligar pontos-chave da periferia com o centro, consolidando em definitivo as radiais ainda não absorvidas pela expansão da malha ortogonal. Do centro, saíam linhas relativamente curtas, destinando-se à estação ferroviária e à zona do porto. Os trajetos mais longos demandavam a pontos localizados já fora do pequeno centro urbano. Estes pontos, outrora tidos como distantes, acham-se praticamente localizados no centro expandido da cidade. (CASTRO, 1994, p. 70)

Até a década de 1880, ainda constituindo um tímido processo de industrialização, as unidades fabris se concentravam nas imediações do eixo ferroviário, no centro da cidade ou nas proximidades, tratando-se sempre de pequenos estabelecimentos, na Planta de 1888, por exemplo, identifica-se a Fábrica Pompeu & Irmãos. Segundo Andrade (1990, p. 106), até então, as forças de trabalho eram absorvidas pelas manufaturas produzidas “[...] juntamente com as atividades comerciais e os serviços (oficinas de alfaiates, marcenaria, sapateiros, ferreiros e outros), mostrando, assim, que o centro ainda era o grande ‘mercado de trabalho’”.

Atraídas pela linha férrea, as fábricas se situavam de forma periférica à área central. Algumas indústrias se instalaram próximas a estação ferroviária, ao longo da estrada de ferro e possuíam ramais de ligação com a zona portuária. Tal infraestrutura deu suporte à atividade industrial que ali surgia, o que, explica Cavalcanti (2018), tornou possível as relações comerciais da capital cearense com o país e o mundo capitalista avançado, pois acelerava-se a circulação de bens e pessoas e, portanto, circulava o próprio capital.

Em suma, pode-se perceber alguns fatores preponderantes no desenvolvimento urbano da cidade de Fortaleza até então, como a produção e exportação do algodão, que leva a cidade a possuir hegemonia perante as outras cidades cearenses, sendo importante ponto de conexão na recepção, distribuição e venda de produtos. Além disso, os desenhos e plantas propostos que determinam os eixos de desenvolvimento da cidade abriram espaço para estradas e ferrovias, além do porto, com grande contribuição para a ocupação urbana da Fortaleza. Assim, surgem as primeiras fábricas, que no início do Século XX viriam a se desenvolver na direção oeste da cidade, expandindo os limites da Jacarecanga e dando origem a primeira zona industrial de Fortaleza.

1.2 DA CONSOLIDAÇÃO AO DECLÍNIO DA PRIMEIRA ZONA INDUSTRIAL

Beatriz Diógenes (2012) explica que, no final do século XIX, algumas cidades do Ceará já apresentavam um parque industrial gerido por um poder oligárquico familiar, com uma produção limitada a charutos, cigarros, chapéus, carroças, couros, peles e materiais de construção e, mais tarde, a atividade industrial se intensifica com as indústrias açucareira, têxtil e de óleos vegetais. Apenas a partir da década de 1920 é que surge de fato uma concentração de fábricas oriundas do

setor secundário em Fortaleza, preferencialmente no eixo viário em direção à região oeste da cidade, entre o centro e as proximidades da Barra do Ceará. Formava-se, então, uma zona industrial mais expressiva nas imediações da Avenida Francisco Sá, “[...] viabilizada pela presença do transporte ferroviário e pelo aumento da concentração de fluxos (de pessoas, de mercadorias, de informações etc.) na capital” (Ibid., p. 105).

Segundo Andrade (1990, p. 71), um dos motivos para a classe empresarial se transferir para essa zona da cidade foi a possibilidade de adquirir grandes terrenos a um baixo custo. A ocupação das indústrias nessa localidade acontece, portanto, no momento do deslocamento da via férrea, em 1919, nessa mesma direção, o que garantia o escoamento da produção e a chegada da matéria-prima que vinha do interior do estado. A autora explica ainda que os empresários já haviam conquistado um montante de capital, realizando investimentos e dando origem a sociedades por quotas de responsabilidade limitada, desenvolvendo assim uma indústria têxtil mediante a consolidação de antigos grupos e o surgimento de outros¹³.

Como exemplo dessas iniciativas, Aragão (1989) cita algumas sociedades e fábricas construídas nesse período. Em meados de 1904, Antonio Diogo Siqueira, investidor dos ramos de sabão, óleo, salinas e resíduo para gado, se dedica também à produção de redes a partir do algodão em pluma, criando a Fábrica Santa Elisa. A autora menciona também que, em 1916 foi registrada a sociedade A. D. Siqueira & Filhos que teve como sócios Antônio Diogo Siqueira, José Diogo Vital de Siqueira, Lindolfo Pinto Nogueira, Antônio Diogo Siqueira Filho e Francisco Diogo de Siqueira. O grupo cria a Usina Gurgel, em 1919, também conhecida como Usina Ceará, dos proprietários José Gurgel Valente, José Theophilo Gurgel e Eduardo Gurgel, uma fábrica de óleos de algodão e mamona (figura 1.10).



Figura 1.10: Siqueira Gurgel, foto de 1989. Fonte: *Diário do Nordeste* (online).

¹³ Segundo Aragão (1989, p. 70), essa nova geração de proprietários: “[...] resguarda da precedente o espírito aventureiro, mas já conta com vantagens abertas pelos pioneiros entre as quais se pode citar: a formação de uma efêmera mão-de-obra operária, a abertura de mercados e o aproveitamento de uma infraestrutura no que diz respeito ao suprimento da matéria-prima”.

Na década de 1920, o grupo já passava a cuidar de outras unidades fabris, como a Fábrica Santo Antonio, que a sociedade arrematou entre 1925-1930. Encerrada a sociedade com Lindolfo Pinto Nogueira em 1927 e, posteriormente, com a morte de José Diogo Vital de Siqueira, permaneceram apenas Antônio Diogo Siqueira e seus filhos Antônio Diogo Siqueira Filho e Francisco Diogo de Siqueira. A firma se estabeleceu no centro da cidade, com as fábricas de sabão, fiação e extração de óleos, e prosperou bastante, tendo em vista a expansão espacial dos negócios que, no ano de 1929, já ocupava as imediações das Avenidas Duque de Caxias e Imperador e da Rua Santa Isabel. As atividades da empresa foram encerradas em 1999 e o prédio que se localizava na Av. Bezerra de Meneses foi demolido e substituído por um supermercado.

Aragão (1989) também destaca outras iniciativas, como a Fiação Santa Maria, registrada por Manoel & Lima em 1918, que se destinava ao comércio de algodão e fios, sendo a atividade industrial secundária. Em 1940, a fábrica tinha como sócios Luís Vieira, José Theófilo Gurgel, João Ribeiro Barros e Mário Câmara Vieira, constituindo uma sociedade por quotas de responsabilidade limitada. Em 1924, a firma Gradvhol & Filhos forma uma sociedade por quotas com Machado & Caminha e há indícios de terem sido eles os responsáveis pela instalação da Fábrica Maranguape, em 1930, destinada à produção de sacarias para algodão. Na década de 1950, a fábrica é vendida aos irmãos José Parente e Flávio Parente, sendo comprada em 1960 por José Macedo e desativada posteriormente, em 1970.

Outra sociedade foi formada por José Pinto do Carmo e seu filho Osiel Pinto, os quais fundaram a Fábrica de Tecidos Baturité (figura 1.11), destinada à indústria de fiação e tecelagem, instalada em Fortaleza no ano de 1927, na Avenida Demóstenes Rockert, com máquinas importadas da Inglaterra. Em 1934 é inaugurada a Vila Operária José Pinto do Carmo e, em 1945, a sociedade passa a ter a alcunha de Companhia Têxtil José Pinto do Carmo, até aproximadamente o ano de 1970, quando registra oficialmente sua liquidação. Também na década de 1920, o empresário Pedro Philomeno Gomes, fabricante de cigarros e sabão, se junta a Antonio Diogo Siqueira para instalar uma fábrica de tecidos. A sociedade se formou para investir no setor de fiação e fabricação de tecidos, com a instalação da Fábrica de Tecidos São José, em 1928 (figura 1.12), localizada no bairro Jacarecanga.



Figura 1.11 – Fábrica de Tecidos Baturité. Fonte: Fortaleza em Fotos (online).

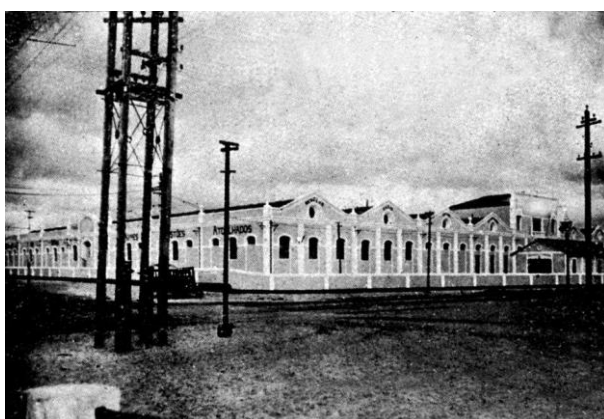


Figura 1.12 – Fábrica de Tecidos São José. Fonte: Fortaleza em Fotos (online).

A zona oeste de Fortaleza segue então como escolha para instalação de diversas estruturas industriais e ferroviárias. No início da década de 1930 inaugura-se o conjunto das Oficinas da Rede de Viação Cearense, oficialmente nomeadas de Oficinas Demósthene Rockert (figura 1.13). É este conjunto ferroviário o objeto de estudo dessa pesquisa, a ser analisado com mais detalhes no capítulo seguinte. Segundo Liberal de Castro (1989), tratava-se de uma solicitação de Demósthene Rockert, então diretor da RVC, que exerceu o cargo de 05 de novembro de 1924 a 24 de janeiro de 1927. Situavam-se à margem da chamada Estrada do Urubu, pavimentada em 1928 já para servir de acesso às oficinas e aos hidroaviões que desembarcavam no Rio Ceará, e que viria a ser um importante eixo de comunicação com o lado oeste de Fortaleza.



Figura 1.13 – Oficinas do Urubu (1930). Fonte: Acervo RFFSA.

A oiticica e a castanha de caju também caracterizavam a indústria agroexportadora de Fortaleza, sendo inaugurada, em novembro de 1934, a fábrica Brasil Oiticica S.A (figura 1.14), por Morris Edward Marvin e Howard Burton Marvin, com a firma C. N. Pamplona & Companhia. Tratava do beneficiamento e comércio de oleaginosas, e foi encerrada em 1987, após sua falência. A fábrica fez parte da formação do bairro Carlito Pamplona. Foi primeiramente instalada na Praia de Iracema e depois foi deslocada para a Avenida Francisco Sá, no bairro Carlito Pamplona. Assim como aconteceu com outras indústrias, sua instalação nessa área e a proximidade da ferrovia estimularam o desenvolvimento dessa região.



Figura 1.14 – Brasil Oiticica (1957). Fonte: Biblioteca IBGE, online.

Para Aragão (1989, p. 73), apesar de o Ceará contar, no início do século XX, com sua economia predominantemente direcionada para a exportação de matérias-primas, “[...] o processo de acumulação se viabiliza no bojo do contexto local sem maiores interferências, tanto a nível do Estado centralizador, como a nível das injunções do Imperialismo”. Isso porque, segundo a autora, prevalecia uma situação na qual, no cenário do capitalismo internacional, transferia-se a hegemonia da Inglaterra para os Estados Unidos e o Imperialismo ainda não era uma realidade consolidada. Dessa forma, “[...] a nível interno, a integração nacional era uma ilusão, o que propiciava o crescimento econômico endógeno e insulado das diferentes regiões do Brasil” (Ibid., p. 73).

Dessa forma, se vivia uma situação de autonomia que não era comum no Estado, constatando-se a ascensão de um capitalismo pioneiro, mas também selvagem, que culminava na formação de riquezas concentradas nas mãos de poucos grupos familiares. Nesse período, o Ceará consolida seu capital com base mercantil e expande a circulação de riquezas, além da abertura de negócios, dinamizando assim o processo de urbanização de Fortaleza. Pois, enquanto no final do século XIX, tanto a linha férrea como as primeiras indústrias localizavam-se na área central da cidade, no início do século XX, por volta de 1920, é possível finalmente se perceber uma estrutura espacial mais definida na cidade.

Na Planta de 1932 (figura 1.15), nota-se o crescimento da área urbanizada e a ocupação de alguns lotes, como sugeriam as plantas de Adolfo Herbster, e a cidade se expande, de fato, seguindo os eixos radiais que se tornavam importantes vias da cidade.



Figura 1.15 – Planta da Cidade de Fortaleza – 1932 (localização em vermelho: Oficinas do Urubu; linha vermelha: Av. Francisco Sá, antiga Estrada do Urubu; linha amarela: Av. Bezerra de Menezes; linha azul: Av. José Bastos; linha laranja: BR-115; linha roxa: Av. Santos Dumont). Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza com alterações da autora.

Nessa planta, segundo Andrade (1990), percebe-se uma expansão urbana mais definida na direção sudoeste, devido principalmente às linhas de bonde, assim como o recente sistema de transporte de ônibus. Identifica-se, ainda, a ocupação em direção à zona oeste da cidade, devido ao deslocamento da via férrea.

Paiva (2011) explica que os caminhos ferroviários e rodoviários que convergiam para Fortaleza foram determinantes para a concentração de uma atividade industrial na cidade, que se desenvolve espontaneamente na zona oeste. Segundo o autor (Ibid., p. 79), define-se assim o zoneamento da cidade: “[...] a zona oeste, com concentração de indústrias, atração de trabalhadores e ocupação popular; a zona central, reunindo comércio e serviços, privados e públicos; e, a zona leste, representada pelo bairro da Aldeota, locus privilegiado das classes mais abastadas”.

Souza (1978) afirma que a ocupação dessa área pelo setor secundário devido à presença da ferrovia se deu pela facilidade do fluxo de materiais e produtos, o que também desvalorizava os terrenos

por onde passavam os trilhos da RVC. A autora cita ainda outros fatores, como a facilidade de obtenção de água, a proximidade do centro e de favelas que se formaram nas adjacências, como a do Pirambu, que ocupa a área litorânea e se desenvolve com base na atividade pesqueira, e que fornecia a mão-de-obra nas imediações.

O geógrafo Luiz Cruz Lima publicou uma importante pesquisa, em 1971, sobre a zona industrial dos arredores da Avenida Francisco Sá, entrevistando empresários ligados a diversas indústrias da área podendo então identificar diversos fatores que levaram à preferência desta localização, destacando-se: a presença das linhas férreas; o baixo preço dos terrenos e até doações; a proximidade do centro, onde havia acesso a uma boa rede de infraestrutura; as condições geográficas, como ventos favoráveis e boa drenagem; e a ocupação do espaço urbano através das habitações dos operários.

Andrade (1990, p. 72) destaca ainda o surgimento de novas formas de ocupação habitacional na zona oeste, a partir da década de 1930, devido à concentração de unidades fabris, “[...] reproduzindo a organização clássica do início da industrialização, onde a indústria pressupõe e incentiva as aglomerações de trabalhadores”. Segundo a autora, tais habitações foram sendo construídas pelos próprios moradores em terrenos que pertenciam à União, à Prefeitura, à Rede Ferroviária ou em terrenos vazios. Houve também uma iniciativa conjunta do Estado e de empresários que, para controlar os padrões de higiene da população de baixa renda, devido às epidemias, implementaram as primeiras vilas operárias¹⁴. Surgem ainda iniciativas de empreendedores particulares no sentido de construir algumas vilas de aluguel.

Como se sabe, os grandes períodos de estiagem que ocorreram no Estado do Ceará também resultaram no deslocamento da população do interior para a cidade e, como em 1877, na Seca de 1915 ocorre outro movimento migratório em direção à Fortaleza e, novamente, se faz uso da mão-de-obra dos retirantes para continuação da EFB, até atingir o Cariri, em 1926. Uma medida higienista do governo, para obter controle sobre o grande contingente de migrantes, foi criar campos de concentração para monitorar os refugiados. Tratava-se de espaços de confinamento, onde os retirantes eram vigiados e só podiam sair para trabalhar, normalmente em obras públicas.

¹⁴ De acordo com M. Andrade (1990, p. 155): “Somente duas das vilas operárias ligadas a indústria têxtil são construídas na década de 20: a Vila Diogo, 1922, do grupo Diogo Siqueira, nas proximidades do centro e a São José, 1928, do grupo Filomeno Gomes, na Jacarecanga. Na década de 1940 cresce o número, com a Vila Araken, do Grupo Diogo Siqueira, nas proximidades do seu empório industrial junto a Manufatura Araken de Cigarros. O grupo José Pinto do Carmo também cria um conjunto de 51 casas no bairro Jacarecanga. A vila São José cresce em unidades habitacionais, que atingem no fim da década 247. Até 1945 oito vilas operárias foram construídas por empresários ligados à indústria têxtil.”

Em 1915 foi criado o primeiro campo, no Alagadiço, sendo fechado em 1916 e hoje não existe resquícios dessa estrutura. Na grande Seca de 1932, quando se intensifica o número de retirantes, são criados novos campos de concentração pelo Ceará (Cândido, 2002). Dessa forma, a leva de migrantes que chegava a Fortaleza em busca de trabalho, passou a ocupar as proximidades da ferrovia e dos bairros onde surgiam as primeiras indústrias cearenses, originando formas de habitação popular. A cidade segue, portanto, expandindo sua zona urbana através do seu “parque industrial” e das moradias adjacentes. Segundo Diógenes (2012, p. 105), essa concentração de indústrias também passa a se beneficiar do Porto do Mucuripe, “[...] construído no final dos anos 1940, onde, nas proximidades, se instalam a Fábrica de Asfalto de Fortaleza, o Terminal de Gás Butano e os Moinhos de Trigo, caracterizando tal área como industrial portuária, de peso significativo na economia do estado”.

Em 1945, foi elaborado pelo Serviço Geográfico do Exército um levantamento aerofotogramétrico de Fortaleza, que originou a Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores (figura 1.16). Interessa observar, na zona oeste, o crescimento da área edificada em comparação com os mapas anteriores, que se limitavam às imediações do centro da cidade.

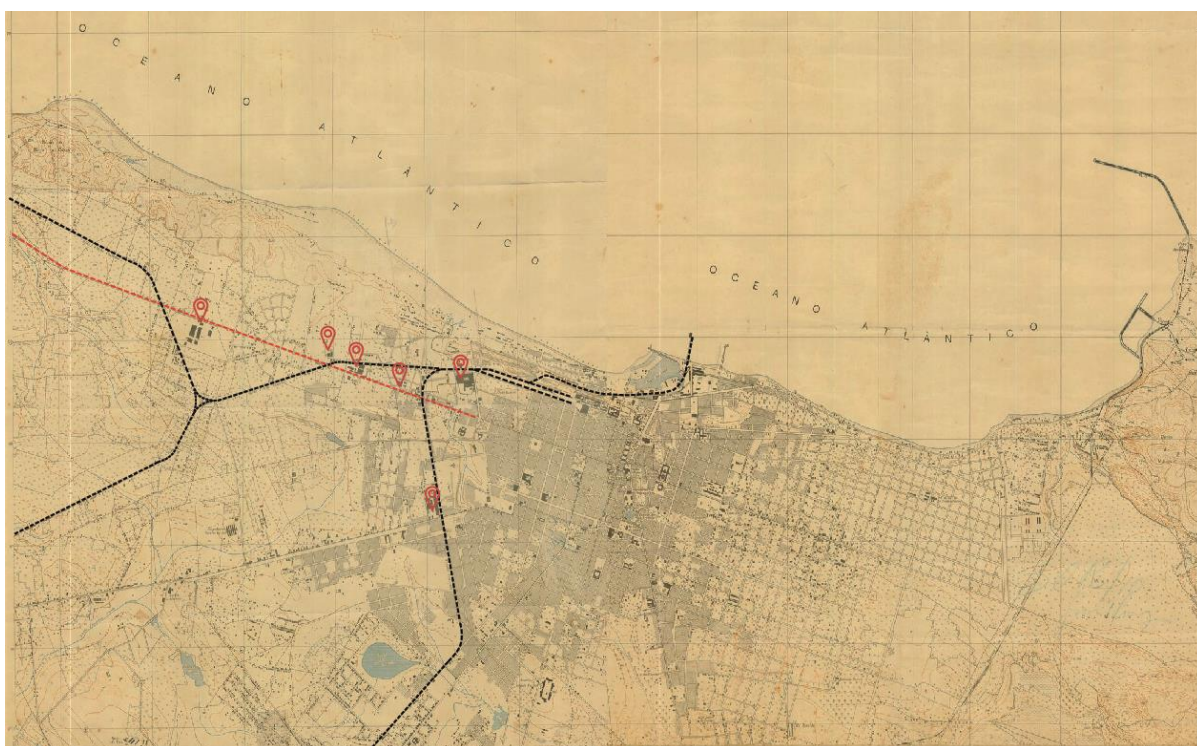


Figura 1.16 – Trecho da Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores – 1945 (*tracejado vermelho: Av. Francisco Sá; tracejado preto: Estradas de Ferro; ícones vermelhos: conjuntos industriais*). Fonte: Cartografia elaborada pelo Serviço Geográfico do Exército, com alterações da autora.

Nessa cartografia, pode-se perceber a expansão da cidade na direção oeste, sendo possível identificar uma ocupação urbana mais definida e ainda a localização de algumas fábricas nos

arredores da Avenida Francisco Sá, formando a primeira periferia industrial de Fortaleza. Andrade (1990) faz as seguintes observações:

Apesar das limitações orçamentárias, uma série de melhoramentos foram realizados, destacando-se a abertura de novas artérias, o alargamento e pavimentação de ruas, melhorando a intercomunicação entre bairros existentes, principalmente aqueles ligados à classe operária – por exemplo, a ligação da zona do Urubu, em que se situava a Oficina da Rede de Viação Cearense, com o bairro de Jacarecanga. A partir daí estrutura-se uma malha viária ampla e diversificada, que daria continuidade ao processo de expansão urbana em duas direções: de um lado, a ocupação mais efetiva da zona leste pela classe média e alta; de outro, a zona oeste, ultrapassando a linha do trilho, e o vetor sudoeste, que cada vez mais surgem como local das habitações operárias. (ANDRADE, 1990, p. 132)

As cartografias de Fortaleza ilustram como a lógica industrial teve influência em sua forma e direcionamento urbano, impulsionando o processo de urbanização de áreas antes periféricas e suburbanas. Com a implantação das fábricas, desenvolve-se toda uma teia de atividades e serviços que servem à população operária e ao bairro em geral. Algumas indústrias proporcionam parte desses serviços, como atendimento odontológico, enfermarias, habitações em vilas operárias e, em alguns casos, equipamentos de lazer, como quadras, grêmios e locais de encontros nas instalações fabris.

Os bairros da zona oeste que se desenvolveram a partir do deslocamento da ferrovia, da inserção de indústrias e das habitações operárias, recebem, portanto, equipamentos e infraestrutura, consolidando o caráter industrial e residencial da região. Como exemplo de importantes equipamentos que surgem na Av. Francisco Sá, pode-se citar o Hospital Infantil da Sociedade de Assistência e Proteção à Infância de Fortaleza – SOPAI, 1956; o Hospital Fernandes Távora, 1974 e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI da Barra do Ceará, 1975. Dentre os movimentos, existem registros de greves que ocorriam nas Fábricas e Oficinas Ferroviárias, o que configura a formação de uma classe operária. Surgem também movimentos culturais e esportivos, como a criação do grêmio dos ferroviários e outros.

Nota-se que houve uma certa “lacuna” entre o surgimento das primeiras fábricas, ainda no final do século XIX, e a consolidação de uma zona industrial na periferia oeste, que se formaria apenas na segunda década do século XX, tornando-se um importante vetor de expansão de Fortaleza. Andrade (2012, p. 254) frisa que “[...] nesse período, a iniciativa privada conduziu o processo de expansão segundo a lógica de seus interesses, cabendo aos proprietários de terra definir as novas áreas a serem incorporadas à cidade.” A concentração de fábricas a partir da Jacarecanga rumo ao oeste resultou, portanto, na expansão dos limites urbanos e na formação de uma paisagem específica caracterizada pela presença de indústrias, da ferrovia e das habitações.

Amora (2005) explica que esse caminho que a indústria vinha tomando na cidade se manteve até meados da década de 1950, quando então o Brasil atravessou grandes transformações relacionadas ao processo de industrialização, resultando numa significativa acumulação de capital. Esse processo concentrava-se principalmente no Sudeste, aguçando disparidades que já vinham sendo constatadas em relação às outras regiões do país. No Nordeste, as condições econômicas se agravavam e no Ceará, que, segundo a autora, possuía uma infraestrutura precária, principalmente com relação à deficiência de eletricidade, constata-se um atraso no desenvolvimento da industrialização. Aragão (1989, p. 80) destaca também que a década de 1950 “[...] marca o chamado período da involução da indústria têxtil cearense, obedecendo o caminho perseguido por quase todas as indústrias tradicionais nordestinas”.

[...] a quebra das economias regionais, e que em nome da integração nacional concentra recursos no Centro-Sul – mostra claramente seus efeitos perversos justamente em 50. É que passados os momentos de crise da economia mundial, a Grande Depressão da década de 30, a Segunda Guerra Mundial (década de 40) que propiciaram à economia nordestina e, mais especialmente à indústria têxtil, brechas para surtos de crescimento, isolados e momentâneos, sente-se, no caso da indústria têxtil, o confronto desleal pela supremacia do mercado interno entre as fábricas nordestinas – obsoletas em maquinaria e as fábricas sulistas, melhor equipadas e com condições de competir dentro das áreas que, tradicionalmente, eram mercados consumidores cativos das indústrias têxteis nordestinas. (ARAGÃO, 1989, p. 80)

Amora (2005) ressalta que as desigualdades regionais se tornaram grande fonte de preocupação, o que provocou o surgimento do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN, formado por economistas e pesquisadores, que realizaram um diagnóstico preciso sobre a situação do Nordeste. Foi elaborado também pelo grupo um plano de ação no qual a industrialização seria a principal estratégia de desenvolvimento regional conduzida pelo Estado brasileiro. Dessa forma, o GTDN deu origem, em 1959, à Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE.

Segundo Diógenes (2012, p. 106), a política da SUDENE previa uma nova fase de industrialização para o Nordeste, baseada em incentivos fiscais e financeiros e, em termos de localização, seguia “[...] uma lógica de concentração prioritária nos maiores núcleos urbanos da região, como Salvador, Recife e Fortaleza”. Amora (2005 p. 374) afirma que essa política de industrialização proposta para o Nordeste e o Ceará foi efetivada pela lei 34/18, “[...] estabelecendo a dedução de imposto de renda de pessoas jurídicas e, posteriormente, de pessoas físicas, que se dispunham a aplicar tais deduções em empreendimentos industriais no Nordeste”.

Para Edilson Pereira Junior (2003), a industrialização tornava-se o eixo do crescimento econômico da região, o que, por outro lado, diminuía os vínculos com o setor agrícola local e com o mercado regional. Amora (2005, p. 374) afirma que “[...] recursos provenientes principalmente do Sudeste,

onde se concentra a maior parte das indústrias, são canalizados para o Nordeste, havendo assim uma integração espacial entre estas regiões, mediada pelo capital”. Segundo a autora, essa proposta visava modernizar indústrias que já estavam obsoletas se comparadas ao parque industrial brasileiro. Nessa lógica, buscava-se uma implantação de gêneros mais modernos, como metalurgia, materiais elétricos e embalagens. Desenvolveu-se então uma indústria baseada principalmente na produção de manufaturados e produtos beneficiados para exportação.

Nesse comprometimento com a modernização, a política da SUDENE acabava por desvalorizar as atividades e dinâmicas econômicas locais, o que, ao invés de contribuir para redução das desigualdades socioeconômicas entre regiões, gerava uma dependência e subordinação do Nordeste em relação ao Sudeste.

É possível verificar, nesse sentido, que os investimentos industriais para o Nordeste consistiam num instrumento de obtenção de superlucros com base na desigualdade regional. Utilizando-se do espaço para garantir sua reprodução, o capital garantiu o domínio empresarial do Sudeste sobre a Região, levou à falência atividades nordestinas tradicionais, incorporou milhões de camponeses a uma economia urbana de mercado e resolveu o problema dos emergentes conflitos de classe que assustavam a hegemonia burguesa nacional. (PEREIRA JUNIOR, 2003 p. 70).

De acordo com Pereira Junior (2003, p. 70), já no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, essa política de industrialização revela outras intenções diante do desenvolvimento regional:

[...] Com efeito, em 1978, a economia cearense assistiu à passagem de um sistema produtivo agrário-exportador para outro centralizador na indústria e no terciário. O que se observou a partir de então foi a superação do tradicional ordenamento econômico, na qual a antiga proeminência das atividades agropecuárias abriu espaço para uma economia moderna e dominada pelas relações eminentemente capitalistas. (PEREIRA JUNIOR, 2003 p. 72)

Até a década de 1970, é possível perceber como se intensifica a ocupação urbana da zona oeste de Fortaleza (figura 1.17). Nesse momento, os “bairros industriais” aparecem já consolidados no que se refere à presença das fábricas, mas também se intensificam novos usos e dinâmicas sociais que passam a coexistir com estruturas do setor secundário. Desse modo, se torna cada vez mais evidente um conflito que ocorre em uma trama urbana que passa a agregar residências, comércios, equipamentos de educação e saúde, exigindo uma maior demanda de transporte e infraestrutura e ainda em meio a grandes conjuntos industriais, que demandam uma organização espacial adequada para seu funcionamento sem prejudicar essas áreas.

Nesse sentido, os projetos e incentivos que vieram através da SUDENE tinham como objetivo a criação de zonas industriais em outras áreas da cidade. O setor fabril vai então se distanciando do perímetro central, seguindo a lógica de um crescimento urbano que se processava em todas as direções. Dessa forma, a escolha dos empresários ao instalar suas indústrias, passa a se dar

principalmente mediante as facilidades de aquisição do terreno, não sendo a localização em si um fator determinante, resultando daí em uma maior dispersão dos estabelecimentos.



Figura 1.17 – Trecho Oeste de Fortaleza por levantamento aero fotográfico – 1972 (*linha vermelha tracejada: Av. Francisco Sá; localização das indústrias em vermelho, da esquerda para a direita: nomes*). Fonte: Elaborado pela autora sobre imagens fornecidas pelo DAUD UFC.

Souza (1978) cita alguns exemplos dessas novas áreas para onde se deslocava a atividade fabril, como a região da Parangaba, com novos estabelecimentos que se concentravam principalmente ao longo do principal eixo de circulação rodoviária. Também em direção à zona próxima ao Porto do Mucuripe instalaram-se indústrias que dependiam do transporte marítimo de matérias primas, como os moinhos de trigo e a fábrica de asfalto de Fortaleza, subsidiária da Petrobras. Além disso, a atividade de beneficiamento da pesca também levou a uma maior ocupação do Mucuripe pelo setor secundário. Outra região onde isso ocorreu foi o bairro de Antônio Bezerra, que concentrou também algumas unidades fabris, destacando-se um estabelecimento de beneficiamento do óleo do caroço de algodão e unidades de beneficiamento da castanha do caju, implantadas a partir da década de 1960 (Ibid.).

Ainda no contexto da política de industrialização implantada pela SUDENE, entre os anos de 1960 e 1970 foi instalado o I Distrito Industrial de Fortaleza, em Maracanaú que, de acordo com Diógenes (2012) se deu devido às facilidades em termos de serviços e infraestruturas e pela proximidade com a CE 060, que levava até o Porto do Mucuripe. De acordo com a autora (Ibid., p. 106): “[...] a proposta do novo parque industrial visava a aplicar novas tecnologias às indústrias tradicionais (têxtil, calçados e alimentícia) e implantar setores mais modernos, como a metalurgia, material elétrico e materiais de embalagem”.

O processo de industrialização do Ceará segue, pois, em direção a uma nova fase durante as décadas de 1980 e 1990. Segundo Eustógio Dantas e José Borzacchiello da Silva (2009), através da SUDENE, evidencia-se a adoção de uma política de descentralização da indústria, agora para o interior:

[...] A partir dos anos 80, o processo de fragmentação metropolitana, associado a uma descentralização e desconcentração da indústria, resultou na escolha de cidades menores, para receber novos investimentos. O grande atrativo repousava nos incentivos fiscais, fundado o pressuposto do maior distanciamento da capital, *locus* preferencial dos investimentos. Já os empresários vislumbravam na política de interiorização da indústria, algumas vantagens, traduzidas em um maior distanciamento da luta sindical, redução dos custos de produção e, logicamente, maior lucratividade. (SILVA, 2005, p. 111)

O que aconteceu, segundo Amora (2005), é que a SUDENE foi perdendo significado político e sua capacidade de financiar a acumulação privada, devido ao esgotamento dos fundos públicos federais. Desse modo, os governos estaduais assumiram papel de comando, fazendo alianças políticas e econômicas com as elites locais. A autora destaca que os investimentos se concentram na Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, em cidades como São Gonçalo do Amarante, com o Porto do Pecém, Maracanaú, Caucaia, Aquiraz, Eusébio, Horizonte e a própria capital. Portanto, o Estado age como impulsionador desse processo industrial, com programas de incentivos fiscais e instalação de infraestrutura básica. Além disso, o custo da mão de obra se torna mais atrativo para os empresários, fazendo com que indústrias modernas se beneficiassem de baixos salários e grande oferta de mão de obra nessas localidades (Ibid.).

Para Diógenes (2012, p. 108) esse período da década de 1980 “[...] coincide com a ascensão ao poder estadual de representantes de uma elite empresarial ligados ao Centro Industrial do Ceará – CIC, sob a liderança de Tasso Jereissati, que assumiu o governo em 1987”, dando início ao modelo de gestão chamado “Governo das Mudanças”, que promove uma nova fase na organização política e econômica no Ceará¹⁵. Conforme destaca a autora (Ibid., p. 108), as medidas investiam “[...] no fortalecimento da industrialização, na ampliação da infraestrutura cearense, na atração de investimentos externos e na reestruturação do Estado baseada numa política de ‘privatização’”. Ou seja, os empreendimentos envolviam intervenções do governo estadual, associadas a parcerias com o capital privado.

Segundo Pereira Junior (2003, p. 73) “[...] o papel do Estado, nesse sentido, era agora o de fomentar a abertura de espaços para assegurar a chegada/consolidação do capital industrial no Ceará”.

¹⁵ Beatriz Diógenes (2012, p. 82) afirma que “O Governo das Mudanças, com seu projeto de modernização e construção de uma ‘nova imagem’ do Ceará, inaugura um novo modelo de administração, caracterizado pela erradicação da prática política coronelista, considera conservadora e retrógrada, pela contenção dos gastos e correção do aparelho fiscal. Trata-se, sem dúvida, de um marco importante para o entendimento do processo de mudanças que se estabeleceu desde então, para impulsionar o crescimento econômico do Estado.”

Diógenes (2012) aponta a “guerra fiscal” surgida a partir desses incentivos para instalação de indústrias no Ceará¹⁶. Dessa forma, diversos grupos empresariais nacionais já consolidados no país abriam ou transferiam suas fábricas para o território cearense.

Essa fase é caracterizada pela política de desconcentração industrial, que incentivou a descentralização dos empreendimentos industriais, transferindo-os para outros municípios. Esse movimento ocorreu em duas escalas. Primeiramente, a vinda de indústrias do Sul e Sudeste do país, como forma de desconcentração do parque industrial daquelas regiões, sobretudo de São Paulo, enquanto no âmbito local, efetuou-se a tentativa de descentralização da capital, direcionando-a a outros municípios do estado e da RMF. (DIOGENES, 2012, p. 109)

De acordo com Amora (2005), a distribuição espacial da indústria ao longo da RMF foi um fator preponderante do processo de metropolização, levando Fortaleza a se projetar nacionalmente. Diógenes (2012, p. 110), explica que “[...] a implantação de indústrias em outros municípios diversifica o quadro de distribuição do setor industrial no Ceará, embora ainda permaneça significativa concentração em Fortaleza, que abriga praticamente metade do total das indústrias do estado”. A autora ressalta que, nos anos 1990, o setor industrial passa a se expandir também ao longo das rodovias federais e estaduais, alcançando municípios como Horizonte, Pacajus, Pacatuba, Eusébio, Maranguape e Caucaia. A localização da indústria demonstra então “[...] um nível de integração na metrópole mediante um sistema de vias, que correspondem principalmente aos eixos viários de penetração para o interior – os vetores de expansão urbana” (Ibid., p. 111).

[...] ao longo da BR 116, surge o corredor industrial Horizonte-Pacajus; a BR 222 e a CE 085 correspondem aos investimentos do governo do estado com a implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém; a CE 040, principalmente nas proximidades do Eusébio, recebe algumas sedes de indústrias, e na CE 060 existe o já consolidado complexo industrial de Maracanaú. (DIOGENES, 2012, p. 111)

Segundo Amora (2005, p. 379), a implantação dessas novas indústrias contribuiu para o surgimento de novas dinâmicas econômicas e espaciais, mas seu processo de interiorização não solucionou os problemas de desigualdades sociais e espaciais. Dessa forma, altera-se mais ainda a configuração da zona oeste da cidade, que sofre um deslocamento tanto das fábricas como da oferta de trabalho, quando trabalhadores deixam essas áreas industriais mais antigas. Todas essas transformações afetam significativamente a realidade espacial de Fortaleza, modificando sua paisagem urbana.

Como consequência, ocorre um processo de fragmentação e descentralização, que resultou no abandono de muitas estruturas e na decadência da primeira zona industrial da cidade. Todos esses

¹⁶ De acordo com Pereira Junior (2003, p. 74), “a industrialização do Ceará, um exemplo claro da deflagrada guerra fiscal assumida pelos estados brasileiros na década de 1990, se evidencia materializando investimentos que migram do sul do país em busca de novos lugares de reprodução e acumulação do capital. Esses investimentos, que definitivamente não correspondem aos investimentos de maior envergadura no país, procuram vantagem comparativas que lhes concedam maior competitividade diante de seus concorrentes externos. Aqui, acabam encontrando uma super oferta de mão de obra e baixos salários, além da maior possibilidade de implantar racionalidades flexíveis nas relações de trabalho”.

incentivos de descentralização da atividade secundária reverberaram em uma nova forma de ocupação do espaço urbano. Essas novas localidades atraíram, de fato, e em grande medida, as fábricas localizadas na zona oeste. Entretanto, ao invés de resolver os conflitos urbanos ali presentes, o deslocamento da atividade industrial observado nessa área acabou por torná-la esvaziada e empobrecida (figura 1.18).



Figura 1.18 – Levantamento de indústrias/fábricas na primeira zona industrial de Fortaleza com a relação das remanescentes e das demolidas. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Como forma de sintetizar o contexto histórico aqui apresentado e facilitar a orientação sobre o conjunto no espaço-tempo de Fortaleza, elaborou-se a linha do tempo acerca do período industrial, a seguir, permitindo uma compreensão mais geral do que ocorreu na zona oeste da cidade (figura 1.19). A linha do tempo também menciona alguns períodos relacionados às linhas de ferro, servindo como base para compreensão dos caminhos ferroviários que serão tratados também no capítulo a seguir. No próximo capítulo será analisado o conjunto das Oficinas do Urubu, expressão da arquitetura industrial e ferroviária que ainda remanesce nessa antiga periferia industrial da cidade, para que se possa compreender melhor o objeto de estudo, sua história e sua situação atual. Desse modo, é possível perceber os impactos da inserção desse tipo arquitetônico para o contexto local, bem como seu valor como patrimônio edificado da cidade.



Figura 1.19 – Linha do tempo da origem ao declínio da zona industrial e das estradas de ferro à oeste de Fortaleza.
Fonte: Elaborada pela autora, 2022.

CAPITULO 2

AS OFICINAS DO URUBU: ARQUITETURA E PAISAGEM DO PERÍODO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

As imediações da avenida Francisco Sá, como visto no capítulo anterior, concentravam grande parte da atividade secundária de Fortaleza na década de 1920, quando então se formava a primeira zona industrial da cidade. Ainda hoje há, nesse trecho, alguns dos antigos conjuntos fabris, caminhos e estações ferroviárias e, neste capítulo, elegeu-se um desses exemplares remanescentes para ser analisado: os antigos galpões das Oficinas do Urubu. O conjunto ferroviário foi projetado pelo engenheiro Emilio Baumgart na década de 1920 e inaugurado em 1930, e já possui quase um século de existência.

Estas oficinas foram construídas a serviço da Rede de Viação Cearense – RVC, que foi posteriormente unificada à Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA. Foram encomendadas porque os galpões erguidos na área central de Fortaleza já não conseguiam dar todo o suporte necessário à empresa ferroviária cearense. Quando do processo de falência da estatal, no final dos anos 1990, deixaram de funcionar e, em meados dos anos 2000, o complexo foi arrendado pela empresa Transnordestina, em um regime de concessão, que faz uso similar ao original, ou seja, atuando na manutenção e reparação dos trens modernos. Por um lado, o uso faz com que as Oficinas do Urubu se mantenham, de certa forma, preservadas, já que não se encontram em situação de abandono, o que poderia resultar em um processo de decadência bastante acentuado.

Por outro lado, as edificações sofreram diversas descaracterizações, uma vez que, por estarem nesse regime de concessão para uma empresa privada, nada foi feito para inserir o conjunto em algum meio legal de proteção, através da ação de instituições federais, estatais ou municipais. Observa-se ainda as mudanças no entorno do conjunto, que já não apresenta muitas das antigas casas da vila operária construída nas imediações das oficinas, além de mudanças significativas no uso do solo, com grande redução da atividade industrial e aumento do uso residencial, comercial e de serviços. Entende-se, portanto, que essa área da cidade foi reorganizada, o que torna questionável se o uso atual dessas oficinas dialoga com o ambiente onde estão inseridas.

Em um pequeno trecho da avenida Francisco Sá, avista-se o pátio de entrada do conjunto, onde se encontram o antigo prédio administrativo e uma locomotiva a vapor, cercados por gradis. Mais alguns metros de caminhada pela calçada e se perde de vista esse pátio, dando início a um longo percurso, cujo único elemento visível é o muro alto que circunda quase todo o extenso quarteirão

e oculta as grandes oficinas que fazem parte do complexo ferroviário. Estes edifícios, de expressivo valor arquitetônico e histórico, permanecem vulneráveis e até mesmo invisíveis, sujeitos às diversas alterações que a adaptação às novas tecnologias industriais demanda.

Nesse capítulo, trabalha-se com as diferentes dimensões (Melo, 2019) – histórica, normativa, espacial, tectônica, formal e funcional – do conjunto ferroviário e seu entorno, além de atentar para a situação atual da antiga zona industrial oeste de Fortaleza e do objeto de estudo em questão. Primeiramente, em – Sobre os caminhos ferroviários – pretende-se contextualizar o desenvolvimento das estradas de ferro no Ceará que dão origem ao objeto de estudo em questão. Em – Um percurso pelas Oficinas do Urubu –, faz-se uma análise e caracterização dos edifícios que compõem o conjunto. E, finalmente, em – As transformações da paisagem urbana na Zona Oeste de Fortaleza – apreende-se a situação atual dessa área da cidade e das oficinas, tratando dos aspectos funcionais, ou seja, dos usos e transformações que se sucederam na avenida Francisco Sá e no objeto analisado.

2.1 SOBRE OS CAMINHOS FERROVIÁRIOS

Com o objetivo de compreender a **dimensão histórica** do conjunto ferroviário das oficinas do urubu, propõe-se tratar, primeiramente, dos caminhos ferroviários, desde a origem da Rede de Viação Cearense – RVC, posterior Rede Ferroviária Federal – RFFSA, quando surgem as Oficinas do Urubu, até a desativação de diversos ramais e declínio do antigo sistema ferroviário. Dessa forma, é abordada a história do lugar, com base no contexto social, econômico e cultural no qual o objeto arquitetônico foi projetado e construído.

O desenvolvimento das ferrovias, segundo Beatriz Kuhl (1998, p. 58), teve maior impulso em meados do século XIX, na Europa e nos Estados Unidos, sendo “[...] responsável por vultosas transformações em todo o sistema de transporte, assim como na vida das cidades, influenciando a configuração de territórios inteiros em vários países e alterando a relação com o meio natural”. No Brasil, o transporte ferroviário também surgiu em meados do século XIX, impactando o desenvolvimento das suas cidades. Com sua implantação, diferentes territórios passaram a se conectar, ampliando redes comerciais e solidificando importantes centros terciários, financeiros, políticos e culturais nessas cidades.

Diversas foram as obras de infraestrutura construídas relacionadas ao transporte ferroviário, como as pontes, viadutos e túneis, concebidos para adaptar os caminhos dos trens aos acidentes naturais. Mas, além disso, há todo um conjunto de edifícios dotados de linguagens arquitetônicas singulares que serviam de apoio ao sistema das ferrovias. Segundo Kuhl (1998, p. 58), trata-se de uma

arquitetura que “[...] sem precedentes e em grande quantidade, exigiu um longo período de gestação e de amadurecimento, antes de constituir uma identidade arquitetônica própria”. Portanto, no século XIX, as companhias ferroviárias tiveram grande impacto no campo da construção, pela variedade de edificações que surgiram em torno desse sistema, como estações, armazéns, depósitos, oficinas, etc.

As estradas de ferro deram ainda origem a um novo tipo arquitetônico, as estações de trem. Evoluíram tanto a partir de formas existentes como de estruturas sem precedentes, a exemplo das coberturas de plataformas protegendo passageiros e composições. As ferrovias acarretaram ainda a construção de armazéns, depósitos e oficinas de locomotivas etc. Essas edificações deviam responder a programas e exigências até então desconhecidos, reunindo em um conjunto de edifícios funções bastante diversas entre si, além de ter que resolver todas as questões referentes à circulação de passageiros e mercadorias. (KUHL, 1998, p. 58)

No livro “Os Descaminhos de Ferro do Brasil” (2012), José Hamilton Pereira e Túlio de Souza Muniz tecem uma reflexão sobre a ferrovia no Brasil. Descrevem todo o desenvolvimento das ferrovias, mas também destacam a forte presença dos trens no imaginário do brasileiro, tendo em vista sua presença nas mais diversas manifestações culturais como futebol, música, literatura e cinema. Os trilhos das ferrovias brasileiras, que em seus trajetos deixaram marcas sociais, políticas, ambientais e econômicas, também marcaram a memória da população e a história das cidades por onde passaram.

[...] Os trilhos, para além de uma cultura corporativa, foram, e ainda são, espaços de sociabilidade e de germinação do imaginário, de chegadas e partidas, nunca um fim, sempre um meio. Para longe da fixidez, tem sempre desvios, e tal qual o clima da Terra, alteram os rumos e as fugas nas suas estações. Para além de meio de transporte, são instrumentos de contato entre as diferenças, que dentro de um trem de ferro não tem as distâncias como obstáculo, e sim como ponto de encontro. (PEREIRA; MUNIZ, 2012, p. 12)

Segundo os autores (Ibid., p. 17), as ferrovias são constituídas por “[...] uma via permanente (trilhos), material de tração (locomotivas e automotrizes), rodantes (carros de passageiros e vagões), edificações como oficinas, estações, enfim, instalações necessárias para a operacionalidade”. A história das estradas de ferro é contada não só nas diversas manifestações do imaginário popular, mas também através desses elementos e edificações que conectavam paisagens diversas, como serras, sertões e litorais, impulsionando as economias locais e regionais e, dessa forma, o crescimento das cidades brasileiras.

Foi em 1835 que o Brasil, ainda Império, abriu concessões para a construção de ferrovias¹⁷. No Ceará, especificamente, segundo Raimundo Girão (2000), em julho de 1870 foi assinado o contrato

¹⁷ J. H. Pereira e T. Muniz (2012, p. 22): “[...] no governo do regente do Império, Padre Diogo Antonio Feijó, através do decreto lei nº 100 de 31 | 10 | 1835, se deram os primeiros passos para estimular esse meio de transporte. Coube ao Barão de Mauá (Irineu Evangelista de Sousa), assinar um contrato para construir uma estrada de ferro, inaugurada em 1854, partindo da Praia da Estrela (baía de Guanabara) à raiz da serra de Petrópolis, com cerca de 14 quilômetros. Até

entre a Província e a “Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité” para execução das obras da ferrovia que inicialmente ligaria a capital da província ao maciço de Baturité. Sendo aprovada a parte jurídica em 1870, e com os materiais comprados na Inglaterra, em 1872, deram início aos trabalhos de construção e, em novembro de 1873, foi inaugurada a seção que ligava a Estação Central ao Arronches, atual Parangaba. Como relata Girão (2000, p. 360), “[...] entrava pelos olhos a necessidade de apressilhar à capital o centro sertanejo da Província e a fertilidade do Cariri, com a apanha, no caminho, dos produtos daquelas serras ubertosas”.

Pereira e Muniz (2012, p. 23) destacam ainda que “[...] o traçado da ferrovia nem sempre atendeu a imposições do relevo, mas também a interesses políticos e oligárquicos, rurais e urbanos”. Dessa forma, com concessões e falta de planejamento, a construção das linhas ferroviárias no Ceará se deu em grande parte de forma desordenada, resultando em uma série de problemas que reverberariam em grandes prejuízos financeiros. Além das adversidades econômicas, as climáticas, por vezes ocasionadas pelas secas da região Nordeste, também impactavam as obras. Segundo os autores, com a estiagem de 1877, ainda no Brasil Imperial, a construção da estrada de Baturité teve continuidade através da exploração de mão-de-obra de retirantes da seca, dando início ainda a outra ferrovia, a Estrada de Ferro de Sobral.

Ainda assim, a ferrovia consolidou importantes centros econômicos pelo Brasil, que ganharam relevância a partir do século XIX e início do XX, como Fortaleza, Santos e Belo Horizonte. O espaço ferroviário cearense foi se organizando paulatinamente e, com o tempo, a capital se configurou como centro de coleta da produção agrária do interior do Ceará e de outros estados, como Piauí e Rio Grande do Norte, tudo isso devido a um sistema viário que convertia a produção para Fortaleza (Silva, 1989 apud Pereira; Muniz, 2012). Mesmo com as dificuldades, a ferrovia cearense operou com êxito no transporte de cargas e de passageiros e foi bem sucedida principalmente quando relacionada aos portos¹⁸.

Nesse contexto, surge uma arquitetura de apoio ao sistema ferroviário nas direções Norte e Sul, como as estações de trem, pontes e oficinas. Em Fortaleza, o complexo da Estação Professor João Felipe começou a ser construído no centro da cidade na década de 1870 e contava também com as

29 de Março de 1858, haviam sido construídos 27 quilômetros da estrada de ferro posteriormente batizada por D Pedro II como Central do Brasil.”

¹⁸ Ibid., p. 29: “[...] a ferrovia decaiu onde perdeu a ligação com os portos, como foi o caso de Camocim, no litoral Oeste do Ceará. E, ao contrário, se expandiu, se consolidou e se manteve ativa em zonas onde associou-se à portos importantes, como, por exemplo, Santos, Paranaguá, Vitória e Fortaleza, cujo porto urbano no Mucuripe inicia atividades nos anos de 1950. A junção ferrovia-porto se dá positivamente, entre outros fatores, por serem dois meios de transporte com maior capacidade de volume de carga em poucas viagens. Trens de ferro e navios (costeiros ou fluviais) possuem um parentesco próximo, inusitado e desconsiderado.”

primeiras oficinas de manutenção e reparação dos vagões. Nessa década e nas décadas seguintes, surgiram novas estações e estruturas de apoio ao transporte ferroviário tanto na capital como no interior do Ceará. O conjunto da estação recebeu durante anos o movimento cotidiano da população, seu tombamento aconteceu em 1980 e, atualmente, é administrado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, não funcionando mais com seu uso original.

[...] ao chegar a década de 1890, período em que a ferrovia atingia o sertão central do Ceará, transpondo a cidade e o maciço de serras de Baturité, a vida interna da estrada de ferro era bastante dinâmica, constituindo-se não apenas dos trabalhos de construção dos trilhos e das estações, mas também do trabalho regular de tráfego dos trens, nas seções já concluídas. Oficinas, estações e locomotivas tornaram-se, assim, novos espaços de trabalho na ferrovia. Todo o complexo da ferrovia fazia-se cada dia mais presente na vida social cearense, e sua importância econômica social crescia na mesma proporção. (CÂNDIDO, 2002, p. 88)

Na relação do patrimônio cultural ferroviário do IPHAN, é possível encontrar alguns desses bens, como, por exemplo, as estações: Maranguape, inaugurada em 1875; Redenção, de 1880; Granja, de 1881; Baturité, de 1882 (figura 2.1); Sobral, de 1882; Senador Pompeu, de 1900; Sobral, de 1882; o conjunto ferroviário de Quixadá, de 1891 (figura 2.2); entre outras. Em Fortaleza, além da Professor João Felipe, também foi inaugurada a da Parangaba, em 1873 (figura 2.3), que foi demolida e substituída por uma nova em 1941, esta tombada em 2007, e a Otávio Bonfim, em 1922, no bairro Farias Brito, sendo demolida em 1979 (figura 2.4). As Oficinas do Urubu (figura 2.5) vieram para substituir o antigo complexo da Estação João Felipe, dando maior suporte ao sistema ferroviário, abrigando então as atividades de manutenção e reparação dos vagões de trem.

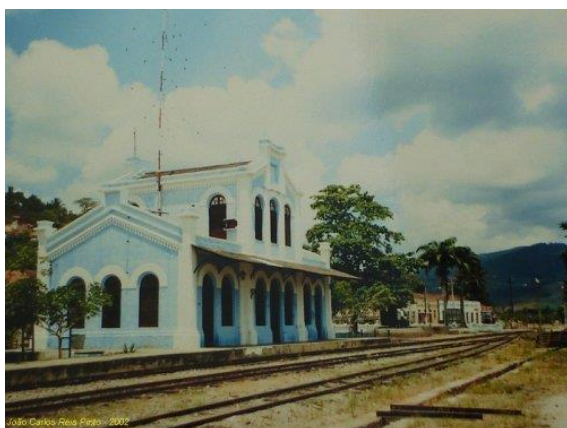


Figura 2.1 – Estação Ferroviária de Baturité, em 2002. Fonte: Estações Ferroviárias (online).



Figura 2.2 – Estação Ferroviária de Quixadá, em 1983. Fonte: Estações Ferroviárias (online).



Figura 2.3 – A primeira Estação Ferroviária da Parangaba, s/ data. Fonte: Estações Ferroviárias (online).



Figura 2.4 – Demolição da Estação Otávio Bonfim em 1979. Fonte: Estações Ferroviárias (online).



Figura 2.5 – Oficinas do Urubu na década de 1930. Fonte: Acervo RFFSA.

Na década de 1950, a Rede de Viação Cearense – RVC, juntamente com outras empresas ferroviárias, foi unificada em uma rede ferroviária sob tutela estatal. Pereira e Muniz (2012) relatam que esse processo teve início em 1951, quando o presidente Getúlio Vargas decidiu enviar um projeto ao Congresso Nacional, tendo em vista a unificação da rede ferroviária brasileira. O projeto foi sancionado apenas em 1957, no governo de Juscelino Kubitschek. Assim, em 1º de outubro de 1957, a Rede Ferroviária Federal – RFFSA iniciava suas atividades sob a direção de um colegiado. Entretanto, após o golpe militar de 1964, esse colegiado foi destituído e foi designado um interventor, que logo desativou os ramais ferroviários considerados antieconômicos, dando início ao processo de decadência da ferrovia cearense¹⁹.

Também os vícios das origens das ferrovias, jamais eliminados, influenciaram em muito para o desgaste administrativo-financeiro. O resultado e a consequência acabaram paulatinamente levando as ferrovias ao descrédito público e ao abandono das estradas de ferro. A partir dos anos de 1960 o transporte ferroviário perdeu espaço para o rodoviário. Como reflexo, grande parte da riqueza nacional, por natureza destinada ao transporte ferroviário, foi transferida para o caminhão, com incalculáveis prejuízos para a economia brasileira. As estradas de ferro então encampadas e administradas pelo governo federal ou estadual passaram a servir a interesses políticos, como verdadeiros ninhos de empreguismo. (PEREIRA; MUNIZ, 2012, p. 41)

Com efeito, ocorreu um declínio da rede ferroviária entre as décadas de 1950 a 1970 que, de acordo com Negri (1996); COPPEAD/CNT (2002) apud Oliveira (2020, p. 419), esteve correlacionado “[...] à reestruturação da indústria devido às novas políticas de desenvolvimento econômico, com uma centralização industrial, apoio à indústria pesada e ao transporte rodoviário, que também esteve associado à concentração da população nas cidades”. Na década de 1970 intensifica-se a erradicação das linhas ferroviárias de baixa demanda, as locomotivas a vapor são substituídas pelas que funcionam a base de diesel. Oliveira (2020) explica que realmente houve investimento na modernização e eletrificação de um transporte ferroviário metropolitano e no transporte de carga a longa distância.

De todo modo, o sistema ferroviário foi enfrentando sérios problemas e, como meio de superar o desequilíbrio fiscal, passou a depender das relações público-privadas no Brasil. Em 1992, a RFFSA foi então declarada como deficitária e incluída no Programa Nacional de Desestatização – PND, sendo estruturada nos modelos de concessões operadas pela iniciativa privada até ser extinta. A liquidação da RFFSA se deu ainda no governo Fernando Henrique, em 1997, e sua extinção no governo Lula, em 2007 (Pereira; Muniz, 2012). Ao passar por esse processo de desestatização, é

¹⁹ Ibid., p. 38: “[...] foi suspenso o tráfego ferroviário em mais 1.000 km, como também o transporte de passageiros em cerca de 300 km. (...) velhas locomotivas a vapor, obsoletas, a maioria com mais de quarenta anos de utilização, carros e vagões em números insuficientes às necessidades mínimas de transporte, a via permanente sem a devida manutenção, trilhos e dormentação desgastados, ocasionando muitos acidentes. Sem subsídios estatais, iniciava-se o declínio da ferrovia nacional, refletido no transporte de passageiros.”

dada a concessão da Malha Ferroviária Nordeste, através de leilão em 1997, para a então chamada Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, posterior Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, por um período de 30 anos. Destaca-se, portanto, que a atividade férrea no Brasil continua em funcionamento, mas dentro de outro modelo.

Como resultado, o patrimônio ferroviário brasileiro acabou ficando disperso entre diferentes órgãos e parte dele vem sendo utilizada por estas empresas privadas. Alguns bens ficaram sob responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN²⁰ e outros foram repassados ao Departamento Nacional de Transportes – DNIT²¹. Com a lei 11.483/2007, o IPHAN começou a gerir diversos bens de valor histórico oriundos da RFFSA, estabelecendo que o patrimônio ferroviário da estatal corresponde à categoria de bens imóveis e móveis, os quais incluem estações de trem, armazéns, oficinas de manutenção, rotundas, terrenos e trechos de linha, material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais (IPHAN, 2016). O órgão instituiu então a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, recentemente atualizada em 01 de agosto de 2022 com 591 bens inscritos, por meio da Portaria Iphan nº17/2022, que dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista.

Em termos de **dimensão normativa**, no caso das Oficinas do Urubu, o conjunto não se encontra sob nenhum tipo de proteção legal, nem faz parte da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário e os órgãos responsáveis não possuem documentação relevante acerca do bem, como plantas detalhadas da época do projeto, ou levantamentos atualizados, etc. Um documento importante utilizado durante a pesquisa foi o Inventário Sumário do Patrimônio da RFFSA no Ceará, elaborado pelo

²⁰ A Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, atribuiu ao Iphan a responsabilidade de administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA). Os bens não operacionais ficam sob responsabilidade do Iphan, enquanto bens classificados como operacionais, de acordo com a lei, devem ser compartilhados para uso ferroviário, encontrando-se sob responsabilidade do DNIT, que deve atuar em parceria com o Iphan em prol da preservação desses bens. O Art. 9º determina ainda a preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário, devendo ser promovida a partir da: construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

²¹ O Art. 8º da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, determina a transferência ao DNIT da: propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais; os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nesta Lei; os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário. Os bens operacionais são geridos ainda em conjunto com a Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, pois são arrendados às concessionárias do serviço de transporte ferroviário de cargas.

IPHAN em 2008, com uma descrição da arquitetura do conjunto, seus usos originais e posteriores, além de um acervo de imagens da década de 1930 e do ano de 2008.

O conjunto é atualmente utilizado pela Ferrovia Transnordestina Logística – FTL, a empresa privada que opera o transporte de cargas da malha ferroviária do Nordeste que antes pertencia à antiga RFFSA. Como explica Pereira e Muniz (2012), a Transnordestina investe na construção de linhas e novos trechos com objetivo de conectar vários estados do Nordeste, desde o Sul do Piauí aos portos de Suape (Região Metropolitana de Recife) e Pecém (Região Metropolitana de Fortaleza), com possibilidade de expansão até os portos de São Luiz (MA), João Pessoa (PB) e Natal (RN), entre outros.

2.2 UM PERCURSO PELAS OFICINAS DO URUBU

O conjunto situa-se, com base nos limites oficiais da cidade, no bairro Álvaro Weyne, mas para alguns moradores considera-se esta localidade como Floresta, para outros Carlito Pamplona (figura 2.6). Seu terreno se limita ao Norte pela Avenida Francisco Sá, a Leste pela Avenida Dr. Theberge, ao Sul pela Rua Joaquim Pinto e a Oeste pela Rua Dr. Hugo Rocha. A construção se deu no período de consolidação da primeira zona industrial da cidade, de modo que a origem do conjunto ocorreu concomitantemente ao deslocamento da ferrovia para oeste, influenciando no desenvolvimento dessa área. Segundo Castro (1989), as terras para a instalação do conjunto (44 ha) foram doadas por Antônio Joaquim de Carvalho, no dia 01 de setembro de 1923. A construção das oficinas teve início em 25 de novembro de 1925 e a inauguração aconteceu no dia 4 de outubro de 1930.

Com o objetivo de tratar dos aspectos externos da **dimensão espacial** do conjunto, considera-se as características do lugar e do entorno, como relevo; hidrografia; vegetação; clima; e disponibilidade de materiais do meio. A localização das novas oficinas em Fortaleza é justificada, de acordo com informações do Diário Carioca (1931), em função da centralidade em relação ao estado, o que permitiria, a partir daí, a irradiação de várias linhas, além de dispor de recursos e trabalhadores. O terreno apresentava “[...] sobretudo, o que é essencial para a economia da construção, um subsolo firme, constituído de arenitos moles” (Ibid., p. 8).

Sobre a implantação do conjunto sabe-se que, nesse período, os arredores consistiam em vastos terrenos desocupados, sem indícios de urbanização, e a cidade viria a crescer nessa direção após o desenvolvimento das atividades industrial e ferroviária. A abertura da então chamada Avenida Demóstenes Rockert, atual Francisco Sá, estimularia tal urbanização e industrialização. Seria ainda construída uma vila operária “[...] que ficaria para o lado do mar, onde o vento não deixaria ser afetada pela poeira e fumaça das oficinas”.

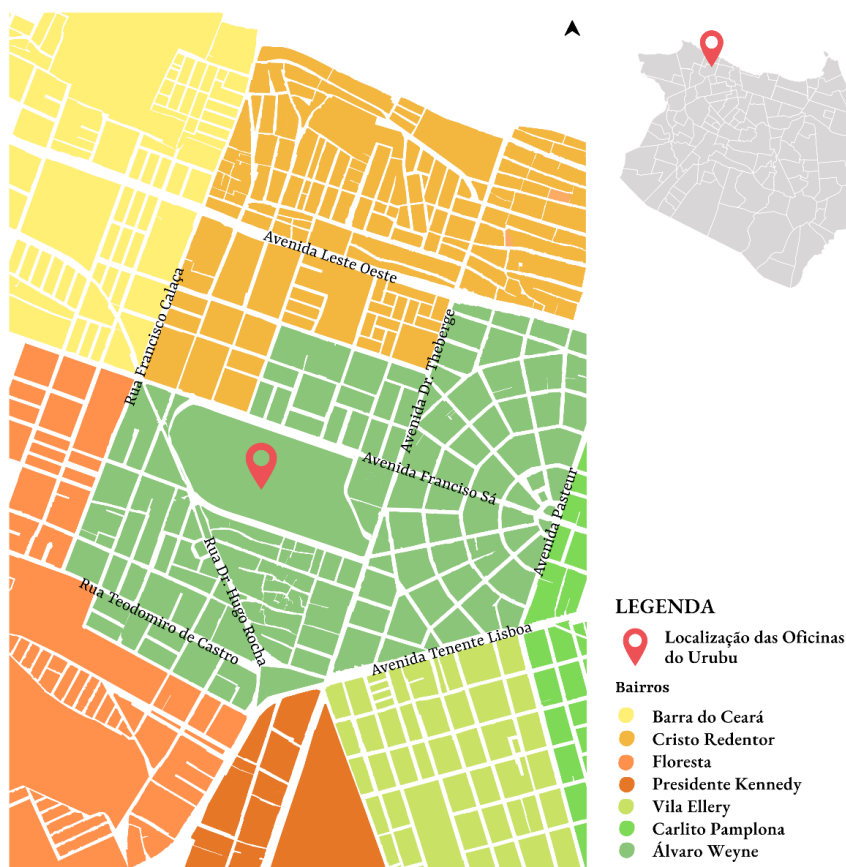
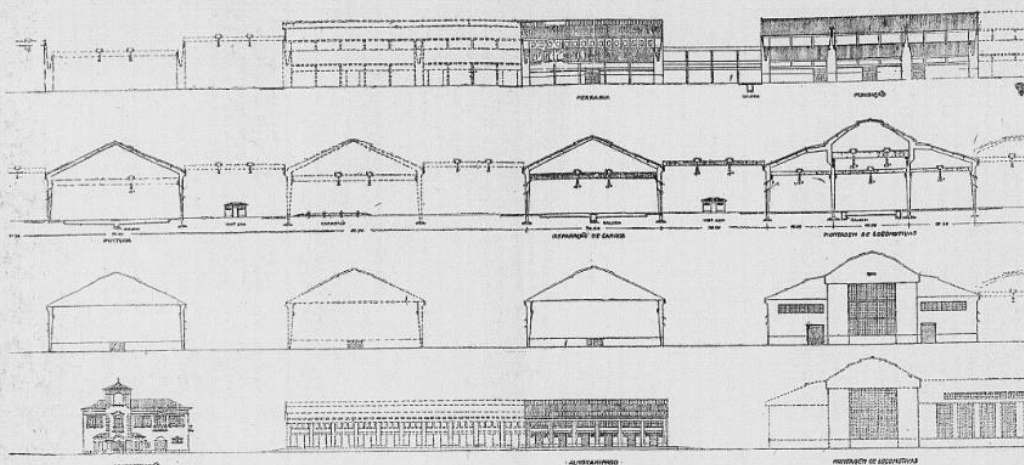


Figura 2.6 – Mapa de localização das Oficinas do Urubu na cidade de Fortaleza e delimitação dos bairros do entorno. Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Em termos de relevo, trata-se de uma região plana e há proximidade com o recurso hídrico da Lagoa do Urubu, localizada no bairro Floresta. Próximo ao conjunto, havia um desvio na linha férrea, o qual levava o trem para um pátio de manobras e, posteriormente, ao complexo dos pavilhões. Através de subdivisões da linha, cada componente ou material chegava à respectiva oficina à qual era direcionado. Toda a matéria-prima e os materiais diversos que eram empregados, além de estruturas e peças que necessitavam de reparo, chegavam ao local pela ferrovia.

Já no que concerne à análise do espaço interno, ainda tratando da **dimensão espacial** da edificação, são examinadas as soluções de implantação da obra como o programa, o zoneamento de usos, as relações de transparência e permeabilidade, a presença de elementos externos, como pátios e o tratamento paisagístico. Embora não tenha sido encontrado o programa do projeto em si, é possível demonstrá-lo através de plantas arquitetônicas antigas e de imagens do projeto presentes em um artigo do jornal Diário Carioca (1931), no qual o conjunto foi destaque (figuras 2.7 e 2.8). Identifica-se, dessa forma, alguns aspectos como o zoneamento, disposição e uso dos edifícios e das atividades, podendo dizer que o programa consistiu na distribuição das atividades através dos galpões, cada qual com sua função, conectados pelos trilhos que permitiam a locomoção dos trens internamente.

Officinas Modelo da Rede Viação Cearense em Fortaleza



Officinas Modelo da Rede Viação Cearense em Fortaleza

A Rede de Viação Cearense, em viação, é constituída de duas vias férreas distintas, a Sobral e a Baturité, que de common têm apenas a sede administrada única e em Fortaleza, ponto inicial da Estrada de Ferro Baturité.

Deu-se início à construção desta estrada durante a grande seca de 1917-18, com a compra finalização da obra trabalho a grande

trabalho foi se estendendo pelo sertão a dentro, primeiro, então, ao Terço Curry alcançou Orlado. Tem actualmente em tração 110 kilometros de via, incluindo numerosos pequenos ramais.

Por todas as vezes foram atacadas as obras para ligação de Fortaleza com Sobral, e consequentemente para unir os trilhos da Baturité com a Estrada de Ferro Central, feita por sua vez

com que se perdeu irremediavelmente. E um trecho de linha, inutil por não ter alcançado a um finalidade, ocorreu porque deve ser conservado e tratadas sem dar rendimento. E um excesso enorme de capital, devido às despesas com instalações iniciadas para a obra, accretado de um serviço pesado de juro e amortização.

Tudo este dinheiro é naturalmente empregado na indústria e de agricultura, mantendo a população, levando o dinheiro a toda a parte.

E de esperar que para o futuro este estado de coisas seja alterado para melhor, uma vez que o Governo Provisório, com a actualidade demittiu honra a iniciativa de reunir em comissão os técnicos de maior renome e incontestável autoridade, para estabelecer um plano geral do traçado. São a directiva desta comissão cearense dentro de um prazo razoável com uma rede densa e homogênea de vias de comunicação, aliando economicamente os trechos de ligação e de prolongamentos com método e continuidade.

No caso específico que aqui nos interessa, isto é, o da Rede de Viação Cearense, ha outros dois a considerar: as ligações com Pernambuco e Orlado, de margem do Rio São Francisco, com Campina Grande, na Paraíba, encontrando na estrema rede do Great West-

ern, com a Viação Ferro do Rio Grande do Norte, e do vale do Rio Jaguaribe, a California Cearense.

Com estas prolongamentos estabelecidas, entrará a Rede de Viação Cearense com um total de 3.000 kilometros de linha, traçada e de alta eficiência económica. Mais, porém, será o benefício de ordem social, obido com a conclusão desses trabalhos, porquanto a via-ferrea permitira o transporte rápido de socorros aos feridos, durante os períodos mercantéis de seca, e das doenças e a sua rápida e oportuna e medicina, evitando as mortíferas caminhadas a pé, de outros, debaixo do sol causticante sob a lavoura de sede, alivio de um doente.

A situação é portanto a seguinte: a rede está actualmente com 110 kilometros, com um prazo razoável, com um total de 3.000 kilometros de linha.

Racionalmente não se pôde pensar em aumentar a extensão de uma rede e implementar a sua tração sem construir concomitantemente as oficinas de reparação do material rodante. A construção de oficinas ferroviárias resulta, como todo aliado em engenharia, de uma imposição económica. Uma obra exactamente a que isto se observa, com as antigas oficinas da Rede Vi-

ção Cearense, que datavam desde os primeiros da Estrada de Ferro Baturité, há 30 annos atrás. Cabe aqui uma pequena descrição do que eram essas antigas oficinas da Baturité.

Uma coisa é certo, instalações prepararam em espectáculo por toda a parte, com um aspecto extremamente doloroso. Admitindo-se alguma melhoria-se de ampliar as instalações e não havia por onde ampliá-las. Pelo contrario, foi ampliação de sectores vias pela proximidade dos parques de amplexar os pátios, a estação terminal, demostantemente construídas.

Os galpões existentes eram estúpidos, acidentados, sem luz e sem ar. Como detalhe curioso: as locomotivas a serem reparadas entravam para a Reparação pela Função.

O melhor espaço das oficinas era occupado por dois locomotivas alinhadas e feitas, cujo nome atravessavam as passagens, serviam ellas para mover as poucas máquinas modernas existentes nas oficinas, sobre das suas diversas instalações contra a secção no cordão. Para o trabalho feito em 41' de tempo total. O resultado é que as locomotivas que chegavam para serem reparadas, não encontravam espaço e consequentemente iam estacionadas em filas intermináveis todos os dias, nos arredores de Fortaleza.

rançadas a unha". Acrescentando-se que o serviço de reparação de carros e vagões era exclusivamente feito ao ar livre. Era com, portanto, o estado das velhas oficinas da Baturité: lastimável.

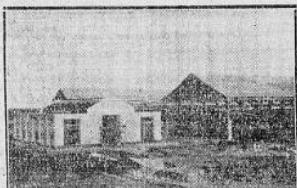
Previs-se, portanto, considerável a circumstancia da que a desercão das locomotivas na reparação de interminavelmente suspensas: abstracção de 24 h' do tempo total de funcionamento, quando numa oficina

edificadas, construída ha checaria locomotivas e não os serviços feitos a braços de homens.

Apesar piores de velhas oficinas, decidimo a construir de novo, moderna e bem montada, locomotivas, para não pausarem o trabalho por completo. Era um custo de 3.000 contos, 50 de locomotivas, milha não incluindo de materiais e de laço. Não encontravam espaço e consequentemente iam estacionadas em filas intermináveis todos os dias, nos arredores de Fortaleza.

Muitas vezes eram locomotivas novas, apenas com dois annos de uso, que a administração se viu obrigada a abandonar, devido a deterioração de uma peça secundaria, e lá ficavam, expostas á acção fatal do tempo, caindo aos pedregos, até se inutilizarem por completo.

Dadas essas deploráveis circumstancias o governo era obrigado a adquirir annualmente 20

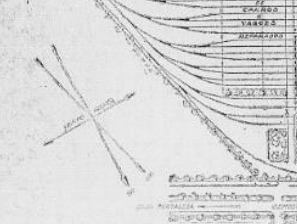


Trabalho das Oficinas, vista da nova Avenida, que foi aberta para a estrada de ferro, em meio de mata, pal e densa, ficando as oficinas com a cidade.

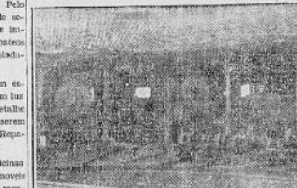
massa dos florestais e de lavoura.

Apesar de mais alta significação, económica e politica, esses trabalhos foram suspensos, por mais de uma vez.

Nada mais prejudicial do que a paralisção imposta de obras em pleno andamento São trabalhos de ligação e de terraplenagem.



Planta geral das Oficinas e Pátios



Apesar piores de velhas oficinas, decidimo a construir de novo, moderna e bem montada, locomotivas, para não pausarem o trabalho por completo. Era um custo de 3.000 contos, 50 de locomotivas, milha não incluindo de materiais e de laço.

Não encontravam espaço e consequentemente iam estacionadas em filas intermináveis todos os dias, nos arredores de Fortaleza.

O problema a resolver, portanto não era de fácil solução. No primeiro lugar havia com sempre, escassez de recursos, extenuante, grande boa verdade, o que era essencial.

Naturalmente a nova officina deveria ser crítica, com prejuizo do custo de alguns milhares de contos. Além disso o projecto deveria levar em conta que a capacidade da rede seria excessivamente duplicada, no momento em que se effectuava a ligação com a Sobral.

Previs-se, portanto, considerável a circumstancia da que a desercão das locomotivas na reparação de interminavelmente suspensas: abstracção de 24 h' do tempo total de funcionamento, quando numa oficina

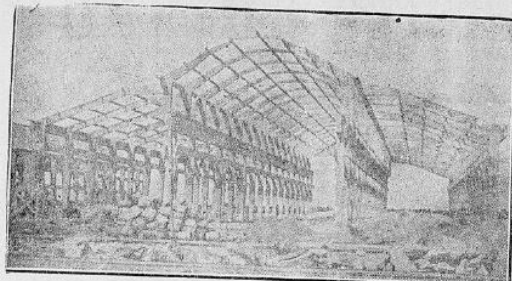
edificadas, construída ha checaria locomotivas e não os serviços feitos a braços de homens.

A obra sobra das velhas oficinas que construíram a officina Baturité era de 2.500 metros quadrados. Era construída ao ar livre, no meio de mata, com a lavoura de sede, alivio de um doente.

(Continua na 10ª pag.)

Figura 2.7 - Oficinas Modelo da Rede de Viação Cearense, Diário Carioca, RJ, 8 de novembro de 1931, Ed. 01035, p. 8. Fonte: Biblioteca Digital Nacional (online).

Officinas Modelo da Rede Viação Cearense em Fortaleza



A photographia acima representa a admirável estrutura de concreto armado de edifício para a montagem de locomotivas, notando-se, também, as vigas longas e inclinadas que vão receber as pontas rodantes. Sendo um padrão da nossa engenharia, é um exemplo típico da eficiência com que foram projetadas as novas oficinas.

(Continuação da 3ª página)

Procedeu-se então a organização de um novo projeto, sem mais objeções. Este teve como base para dimensionamento e disposição geral os seguintes elementos: 125 locomotivas e 1.200 carros de passageiros e carga. Estes números não foram tomados arbitrariamente e sim depois de um estudo comparativo e estatístico minucioso, levando em conta o desenvolvimento normal da Rede durante 10 annos, como aliás preconiza o técnico da autoridade competente que é André Ribeiro.

Justificou-se a preferência dada à cidade de Fortaleza para a localização das oficinas, por ser esta o futuro centro de irradição de varias linhas troncos, dispondo de todos os recursos, inclusive o operatório necessário.

Facto supranotado: a Rede receberá como domínio uma área de 44 Ha. a 4 km. da coreção de ligação, buscando para isso pro-

longar-se em direção da capital, cujo traçado já avançado, contraria, favoravelmente, o terreno; e sobretudo o que é essencial para a economia da construção, um sub-solo firme, constituído de arenitas molles.

Antes de se iniciar a construção das oficinas, romperam-se a avenida do ligação entre a cidade e o terreno a que circunda estas duas áreas distintas. Uma destas áreas se reservou para o estabelecimento oportuno de uma villa operaria, justamente a mais proxima ao mar, de onde sopra constantemente o vento alizão. A futura villa, desta maneira, não será molestada pela poeira e fumaça, produzidas nas oficinas.

Da area restante se retirou o necessário para uma officina com o triplo da capacidade inicial, e as edificações tornam-se imponentes apesar de se concentrarem todas numa invasão eventual com de-

Vê-se, no alto, o actual edifício para a montagem de locomotivas, aparelhado com uma ponte rodante com capacidade para suspender 100 toneladas e mais tres pontas rodantes com capacidade para 25 toneladas.

- 1) facilidade de acesso e distribuição dos operarios e de carga;
- 2) commodidade de direcção e facilidade de serviço;
- 3) regulção racional de todas as quantias atinentes à ventilação, iluminação, instalações diversas, etc.
- 4) facilidade de acesso e distribuição dos operarios e de carga;
- 5) commodidade de direcção e facilidade de serviço;
- 6) regulção racional de todas as quantias atinentes à ventilação, iluminação, instalações diversas, etc.

A racionalização procura reunir numa officina unicamente os serviços cognatos. Prevendo-se a possibilidade de tempo, foram estas officinas de caracter tradicional, em uma outra especialização, conforme os modernos ensinamentos.

Admitiu-se até a possibilidade de serem retirados os trilhos quasi por completo, ficando todo o serviço de movimentação e carga das pontas rodantes, no-

alto; isso tornaria o solo destinado para os serviços de manutenção, se ainda houvesse algum espaço futuro na distribuição interna das machinas. Com efeito, sob a camada que forma o solo, instalou-se uma rede puramente racional de machinas, em um pavimento de gaxetas centras acessíveis, e por onde se realizam facilmente qualquer mudança nas instalações de energia, agua, ar condicionado, telefones, etc.

Não ha necessidade, portanto, de romper o chão, o que além do dispendioso seria tambem pouco visto ter a estrutura e as fundações suficientes para em qualquer ponto supportar as machinas operarias, salvo casos excepcionaes.

Como característica dessas officinas nota-se que os pilares fazem parte integrante das officinas, porque a longa estalagem accoa permite a continuidade do trabalho no ar livre, durante a maior parte do anno. Foi por isso que quasi todas estas dotadas de pontas rodantes.

Além devida ao clima secco e constante, eliminou-se quasi por completo o fechamento lateral, reduzindo a despesa de construção e permitindo uma ventilação franca.

O que ha, porém, de mais admiravel, em todos estes edificios, além do sua distribuição racional, são as suas estruturas, verdadeiras obras primas da nossa engenharia. De facto, a economia e a beleza de formas attained não foram até agora ultrapassadas em obra nenhuma similar.

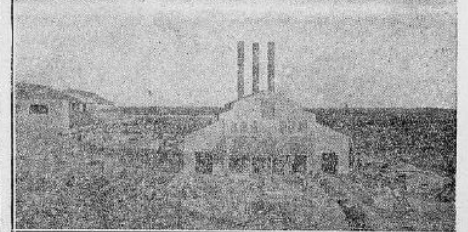
Por meio de um esboço muito preciso e de uma estrutura muito bem distribuída, chegou-se a soluções extremamente elegantes e a economia realizada não poderia ser maior.

Estas, ali, pois, em traços gerais, em que consistem as officinas da Rede-Viação Cearense em Fortaleza.

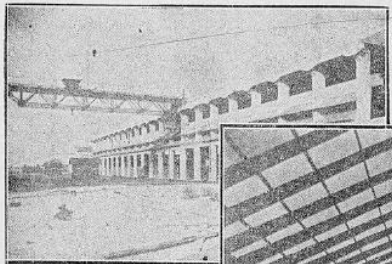
Predomina, como característica essencial no seu projecto: habilitação na distribuição e organização, habilitação no cenario, habilitação na locação.

Seja-nos agora permitido salientar que este até hoje foi o unico serviço federal no Nordeste que, desde o seu começo administrativo, foi levado a cabo com rapidez e eficiencia, sem qualquer interrupção.

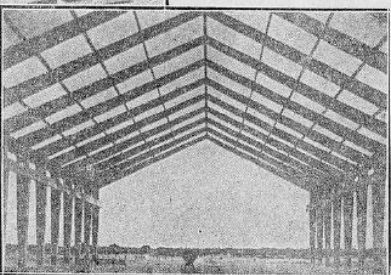
Cumpre-nos, finalmente, reconhecer que esta obra foi levada a bom termo, graças à boa vontade e a pertinacia do engenheiro perito, Ramello H. Baumgart.



Uma das Vigas, sobre a qual se montam as caldeiras e dynamos, tralhões do serrio cearense, primitivamente destinadas a mover as installações para a construção da barraagem de Fozes de Pau.



Vista lateral do galpão para a reparação de carros e vagões. Observa-se o patio no qual, durante a estação seca, com medida de emergência, poderão ser executados os trabalhos ao ar livre.



A gravura acima representa uma habilitada estrutura em concreto armado, abrangendo um vasto patio de quasi 33 metros de largura, e com a planta geral, tal que as materias primas e os vehiculos em reparação percorram o menor caminho possível.

Fortaleza e a meio caminho da barra do Rio Ceará.

Essa Area preenche todas as condições técnicas exigidas por uma obra desta natureza.

Acesso facil para o material rodante, uma vez que o terreno era marginado pelo ramal da Itapoca, cujo prolongamento será exactamente a ligação com a Barra do Fozes de Pau; o acesso facil para o operariado e para o pessoal do administrativo.

pendências outras. A planta geral, entretanto, foi produzida até a barra do rio Ceará, onde os edificios serão ligados com a Barra do Fozes de Pau; o acesso facil para o operariado e para o pessoal do administrativo.

A gravura acima representa uma habilitada estrutura em concreto armado, abrangendo um vasto patio de quasi 33 metros de largura, e com a planta geral, tal que as materias primas e os vehiculos em reparação percorram o menor caminho possível.

seu tendão, de carros e vagões, sejam metallocos, sejam de madeira. Tem-se que realizar tambem reparações de grande volume ao lado de pequenas reparações.



Aspecto geral, durante as obras, mostrando os edificios para a montagem de locomotivas, fundição e reparação, e os edificios para a montagem de pontas rodantes.

ENVIEM GENEROS para os famintos do Ceará

BRASILEIROS QUE TEM FOME APPELLAM PARA A GENEROSIDADE DE BRASILEIROS

Tolgamos divulgados pela imprensa marrom de Havana da zona que ainda a zona brasileira do Estado do Ceará, provocou, pela seca que vem devastando aquela terra do grande sertão, a fome e a morte de milhares de brasileiros.

É preciso que se faça alguma coisa para salvar a vida de milhares de brasileiros, e que a fome não se torne uma epidemia, e que a fome não se torne uma epidemia, e que a fome não se torne uma epidemia.

O que significa a angustia de milhares de mães desgracadas, chorando nos braços de filhos moribundos, deixando a vida à falta de uma gota de leite? O que significa a mágoa do desolado sertão, a mágoa do sertão humano, torturado pela desolação do seu infamado, sem leite, sem luz, sem fé?

É dever dos brasileiros, neste momento crítico que passa pelo Nordeste, como uma rápida descida, esquecer os seus próprios interesses e fazer alguma coisa para salvar a vida de milhares de brasileiros.

É o governo federal que faz? Por que não se faz tambem o socorro dos flagelados cearenses?

A contestação feita hontem, em respeito ao um deputado, não pode ser levada a sério. Além do gesto do capitão Roberto de Mendonça, pedindo viver ao sr. Fozes de Pau e a outros interventores, e que significa a confirmação official de que a situação do Nordeste do Ceará é de extrema gravidade, e que se verifica ali, é uma situação de extrema gravidade, e que se verifica ali, é uma situação de extrema gravidade.

PAROXISMO

A TI.

Que seria de mim sem teu amor? Que seria de mim sem teu calor? Se é lenitivo para minha dor, E para a minha vida, assim d'espumas.

O teu olhar, que tanto me compele, Da me coragem p'ra enfrentar a vida? E todo o meu alma inda agitando, De um lenitivo para minha dor, E para a minha vida, assim d'espumas.

Da de clarificar minha ferida. Dispensa-me, atento para e rumo ao futuro. Da e sorte comosa, a força me dá. Desde seu passo me verá liberado. Felicidade que tanto me seduz. Pulará meu coração com mais um. E me triunpho cantará esta vida. Entendendo, após, em cantos de amor. O seu apogeu aneiro e a sua gloria. Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1931.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DO ESTADO DO PARÁ

DELLE FAZ PARTE O JOENALISTA ALCIDIO CAPELLA

O interventor Almagalhães Barreto, obedecendo a disposição do Conselho de Interventores, acaba de constituir o Conselho Administrativo do Estado, do qual faz parte o illustre jornalista Alcido Capella, redactor-chefe do grande jornal "Estado do Pará", e uma das 4 pures de mais realce da municipalidade daquele departamento do Estado brasileiro.

A prisão de Sr. Paulo, do capitão Mariano Gomes da Silva Chaves

O capitão Mariano Gomes da Silva Chaves, interventor do 5º Distrito Militar, em seu nome, em ordem de habitação, para se abster pelo no Quartel do 4º Batalhão de Caçadores, por se abster pelo no Quartel do 4º Batalhão de Caçadores, em São Paulo.

Este officio, foi mandado substituir a império postal, para que se abstenha de suas responsabilidades por feitos graves que não são impiedade, quando o caso é de 4º Batalhão de Caçadores, em São Paulo.

PAGAMENTOS NA PREFEITURA

Serão pagos, amanhã, pela Prefeitura, as seguintes folhas de pagamento: Instituto Agrícola e Florestal, Prefeitura Municipal do Personal do Hospital Pronto Socorro e do Hospital Veterinário.

Figura 2.8 - Oficinas Modelo da Rede de Viação Cearense, Diário Carioca, RJ, 8 de novembro de 1931, Ed. 01035, p. 10. Fonte: Biblioteca Digital Nacional (online).

Tanto na Planta Geral das Oficinas (figura 2.9), como nas fachadas e cortes arquitetônicos apresentados na matéria do jornal das figuras anteriores, nota-se a subdivisão do conjunto em setores, onde as atividades relacionadas à fabricação, reparo e montagem de peças foram distribuídas nas edificações projetadas.

Segundo Castro (1989), o terreno possui área total de 14.850m², destacando-se os seguintes usos identificados na planta: edifício da administração; almoxarifado; oficina de montagem e reparação de locomotivas; oficina de reparação de carros e vagões; entreposto de carros e vagões; oficinas de pintura, ferraria e fundição; depósitos de carros, vagões e locomotivas a reparar e outro para aqueles reparados; usina geradora; área destinada para futuros galpões de marcenaria, carpintaria, depósito, serraria, etc.; caixas d'água; usina geradora; pátio para despejo de águas servidas, fossas sépticas, material, depósito de óleo, gasolina; e horto florestal. Dentre estes edifícios, a análise que será feita adiante optou por focar, principalmente, nas oficinas projetadas por Baumgart.

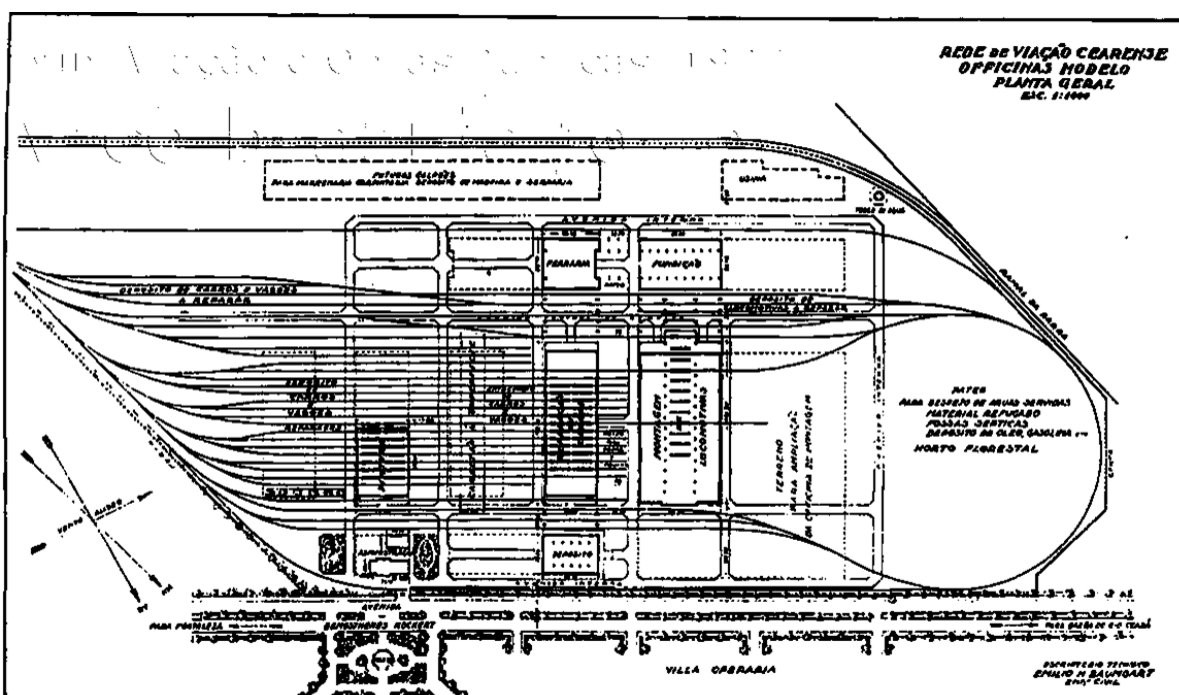


Figura 2.9 – Planta Geral das Oficinas. Fonte: Acervo RFFSA.

Castro (1989) explica que foi o engenheiro Otávio Bonfim (1884 – 1925)²² quem traçou o estudo preliminar do projeto, de acordo com as necessidades da RVC. Estudo que serviu de base para o projeto definitivo, elaborado pelo engenheiro Emílio Henrique Baumgart (1889 – 1943). As oficinas foram construídas pela firma Alberto Dolabella Portela, do Rio de Janeiro, sob supervisão,

²² Segundo Assis Lima (2021), Otávio Bonfim foi engenheiro civil, formado pela Escola de Engenharia da Bahia, ingressou na Rede de Viação Cearense em 1920. Juntamente com o engenheiro José Barreto de Carvalho, foi responsável pela construção e inauguração, em 1922, dos ramais ferroviários de Cariús e Orós. Idealizou o projeto piloto das Oficinas do Urubu, mas veio a falecer em 1925.

à distância, de Baumgart. Com a inserção das oficinas, a paisagem do entorno foi sendo modificada, trabalhadores ferroviários passaram a morar com suas famílias e logo desenvolve-se a infraestrutura urbana da área, com a instalação de serviços e equipamentos públicos, escolas e unidades de saúde.

Roger Pamponet da Fonseca (2016) discorre sobre a história do engenheiro Baumgart (figura 2.10), que nasceu em 25 de junho de 1889 em Blumenau, Santa Catarina. Segundo o autor, seus pais, Gustav Baumgart (1857-1927) e Mathilde Odebrecht Baumgart (1866-1904), eram colonos alemães, e, portanto, o ambiente em que cresceu possuía forte tradição alemã. Ainda na escola, Baumgart realizava desenhos artísticos bastante elaborados e expressivos e apresentava notas de destaque. Em 1910, com 21 anos, se formou como Bacharel em Ciências e Letras, mas, logo em seguida, resolve cursar engenharia na Escola Politécnica do Rio de Janeiro. O engenheiro morreu com apenas 54 anos de idade, mas já tendo realizado inúmeras obras. Pela qualidade do seu trabalho e pelas soluções inovadoras propostas, é aclamado como “pai do concreto armado no Brasil”.



Figura 2.10 – Emílio Henrique Baumgart. Fonte: Clube do Concreto (online).

De acordo com Fonseca (2016), Baumgart estagiou com engenheiros alemães da firma de Riedlinger, que já haviam realizado inúmeras estruturas de concreto armado dentro e fora do Brasil e, nessa experiência, acaba tendo um aprendizado que contrastava com o da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, mais próxima da orientação francesa. Ainda como estudante, realizou o cálculo da Ponte Maurício de Nassau (figura 2.11), inaugurada em 1917, em Recife, projetada em concreto armado para substituir a ponte anterior, metálica, já muito deteriorada. Após formado, o engenheiro luta por uma maior aceitação das obras em concreto armado, material ainda pouco utilizado em grandes construções no Brasil e, em 1925, funda seu escritório de cálculo, *Escriptorio Technico Emílio H. Baumgart*.



Figura 2.11 – Ponte Maurício de Nassau, 2006.
Fonte: *Wikimedia commons (online)*, foto de Leonardo Rívello.

Baumgart vivenciou o momento em que uso do concreto armado se desenvolvia no Brasil, projetando e elaborando cálculos de diversas obras, edifícios, pontes e estruturas complexas como as oficinas ferroviárias. Também são obras suas, de destaque, o edifício “A noite”, de 1929, na Praça Mauá no Rio de Janeiro (figura 2.12), construído entre 1927 e 1929, que foi durante algum tempo o prédio mais alto da América Latina, com 24 andares, em estilo *art déco*. E a Ponte sobre o Rio Peixe, de 1930, que ligava os municípios de Herval d’Oeste e Joaçaba, em Santa Catarina (figura 2.13), primeira ponte de concreto armado no mundo a usar o método dos balanços sucessivos, desenvolvido por Baumgart, que sucumbiu em 1983 devido a uma enchente.



Figura 2.12 – Edifício “A Noite”, s/ data. Fonte: Vejario.abril.com.br (online).

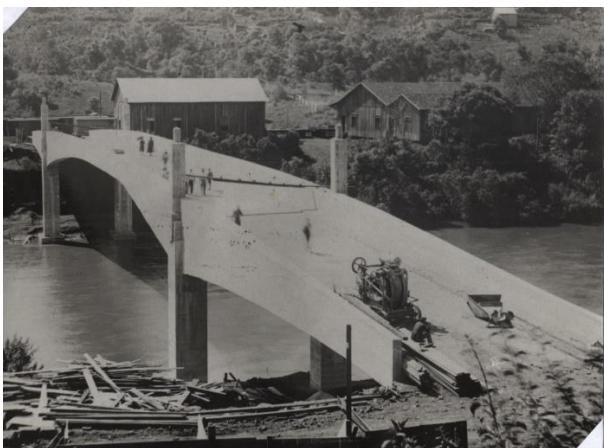


Figura 2.13 – Ponte Sobre o Rio Peixe, s/ data.
Fonte: Medium.com (online), Podcast Mais Específico Impossível.

Fonseca (2016) cita ainda a Revista Forma, de cujo projeto editorial Emílio Baumgart fazia parte. A revista carioca alcançou grande relevância na década de 1930 nas temáticas de arquitetura, engenharia e artes plásticas. Ainda na primeira edição, apareciam as Oficinas do Urubu (figura 2.14)²³, como marco do uso do concreto armado em Fortaleza. Sobre o uso deste material, Beatriz Diógenes (2010) explica que, tanto na capital cearense como no Brasil em geral, até o final do século XIX as construções eram, em sua maioria, executadas com alvenaria de tijolos e madeira para travejamento de cobertas, forros e pisos.



Figura 2.14 – Fotografia das Oficinas da Rede de Viação Cearense publicada na primeira edição da Revista Forma. Fonte: FORMA, n.1 setembro de 1930 in: FONSECA, 2016.

Segundo Oliveira (2020), ocorrem transformações nos sistemas construtivos que se apresentam em edifícios, obras de arte, pontes ferroviárias e viárias. Ainda no século XIX, o uso do cimento é observado nas obras ferroviárias, sendo ainda importado de fornecedores ingleses. Já na passagem para o século XX, o autor menciona que haviam algumas fábricas de cimento no Brasil. Como exemplos da transição do uso do cimento para edifícios ferroviários o autor cita: a Estação de Mairinque, 1907, projetada por Victor Dubrugas, sendo um dos primeiros exemplos do emprego

²³ Segundo Fonseca (2016, p. 133): “[...] A primeira edição continha pinturas e esculturas de Isabel Betim Paes Leme – Bellá, Brecheret, Celso Antônio, Vasques, Quirino da Silva, as casas modernas de Warchavchik – Jardim América e Jardim Europa – e Bernardo Stieler. Ainda no âmbito da construção civil, a revista publicava o prédio de apartamentos de Eduardo V. Pederneras; a ponte sobre o Rio Herval em Santa Catarina e as Oficinas da Rede Viação Cearense, em Fortaleza, ambas projetadas por Baumgart.”

do concreto armado no país. Posteriormente, passa a ser utilizado na construção de pontes, mesmo não sendo uma tecnologia dominada nacionalmente, como a ponte de Chavantes, inaugurada em 1920. Outro exemplo remete a meados do século XX, a ponte ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai, com aprimoramento do uso nacional do concreto armado (Ibid.).

[...] as infraestruturas ferroviárias construídas no Brasil entre os séculos XIX e XX mesclam sistemas construtivos inovadores em ferro e cimento, assim como outros tradicionais de alvenaria, mas composto com pedra e tijolo cozido industrializado. O caso sul-americano contém esta mescla de elementos, associado às novas dinâmicas de internacionalização de materiais, tecnologias e capitais. Nem “puro projeto” inglês, nem só de engenheiros, nem só de imigrantes. As construções ferroviárias são resultado desta conjunção de agentes sociais (nacionais e estrangeiros), tecnologias construtivas e ferroviárias em terras americanas. (OLIVEIRA, 2020, p. 434)

Diógenes (2010, p. 102) explica que no começo do século XX é que surgem as primeiras experiências com o concreto armado em Fortaleza: “[...] a primeira (...) ocorreu em 1911, na construção da sala de armas do Quartel do Batalhão de Segurança, o qual ocupava um prédio construído em 1878 para abrigar um asilo de mendicidade”. A autora também cita o uso da técnica em obras posteriores, como as pontes sobre os rios Maranguapinho, Ceará e Cocó, hoje demolidas; a Ponte dos Ingleses, em 1921, com peças de concreto pré-moldado; e a Ponte Metálica, cuja recuperação e ampliação, em 1920, recebeu cimento armado estendido sobre sua estrutura de ferro de 1906, além de uma posterior ampliação em concreto armado inaugurada em 1928.

Conforme afirma Andrade (2012, p. 222), com relação ao projeto de Baumgart, “[...] embora as primeiras realizações do Estado tenham sido anteriores à década de 1930, pode-se afirmar que o marco foi a construção do pavilhão da Oficina do Urubu”. Segundo Diógenes (2010, p. 104): “[...] a obra, por seu arrojo, leveza e originalidade, comparava-se às grandes realizações nacionais ou mesmo internacionais e, na época, distinguia-se de modo geral das construções executadas com concreto armado em Fortaleza”. Para Castro (1989, p. 131), nenhuma obra a época mostrava a mesma “[...] audácia e leveza dos pavilhões (...) cujos pilares e vigas deveriam suportar, nas pontes rolantes, as pesadas cargas de locomotivas suspensas. (...) poucos conheciam a obra notável, que elevava a cidade modesta a uma posição de igualdade tecnológica com os grandes centros”.

2.2.1 A arquitetura das Oficinas do Urubu

Beatriz Kuhl (1998) destaca a qualidade arquitetônica dos diversos edifícios que compõem o conjunto das instalações ferroviárias. Além das expressivas estações de trem, a autora chama atenção para elementos como, por exemplo, as caixas d’água, que podem apresentar formas diversas, circulares, ovais, retangulares etc., e suas estruturas de sustentação, sejam elas em tijolos, pedras ou metal. Também os depósitos de locomotivas, comumente retangulares, construídos para

abrigar uma quantidade variada de locomotivas e até equipamentos mais sofisticados. Os armazéns de carga e mercadorias, com emprego de diversos materiais e estilos. Os postos telegráficos, espaços administrativos e residências para os trabalhadores em geral, todos apresentando elementos distintos.

Por fim, faz parte também desse acervo industrial e ferroviário as oficinas de reparação para locomotivas e vagões, que pertenciam àqueles conjuntos que necessitavam de trabalhos mais complexos, exigindo um local específico para as revisões dos componentes do sistema ferroviário. Segundo Kuhl (Ibid., p. 65), “[...] dependendo das necessidades da linha, podiam ser oficinas artesanais de pequenas dimensões ou verdadeiras usinas, demonstrando uma grande racionalização dos espaços e da divisão do trabalho”. A autora (Ibid., p. 65) comenta também que essas oficinas acabavam sendo um campo de pesquisa para os engenheiros das companhias “[...] que se empenharam em racionalizar e otimizar as condições de trabalho e produtividade”.

É o caso das Oficinas do Urubu, projeto de Baumgart, que resultou em um conjunto de edifícios capazes de exercer as funções propostas, cujas estruturas deveriam suportar o manuseio de equipamentos pesados e de grandes dimensões, como os diversos maquinários, os vagões de trem e as pontes rolantes que pesavam mais de 100 toneladas. E, mesmo com funções tão complexas, o engenheiro conseguiu executar uma estrutura que dotasse a obra de leveza, com o uso do concreto armado, da presença de grandes vãos e cobertas e das diversas aberturas laterais, criando oficinas amplas, iluminadas e ventiladas. Tal obra possui significativo valor no período de expansão do uso do concreto armado no Brasil, ainda nas primeiras décadas do século XX, constituindo um marco da arquitetura industrial e ferroviária nacional.

A seguir, serão apresentados e analisados alguns dos edifícios que compõem o conjunto, aprofundando elementos que se referem à dimensão espacial, mas também formal e tectônica. Sobre a **dimensão formal**, leva-se em consideração, com base em Mahfuz (2004) apud Melo (2019), a forma pertinente, que é a interseção ou diálogo entre os seguintes elementos: programa, lugar, construção e estruturas formais.

Sobre a **dimensão tectônica**, busca-se analisar a dimensão material e construtiva do edifício. Segundo Mahfuz (2004) apud Melo (2019), a construção para a arquitetura é um instrumento necessário para conceber e não somente uma técnica que visa solucionar problemas, uma vez que se pode dizer que não há concepção sem consciência construtiva. Leva-se em consideração, portanto, o sistema estrutural e os materiais adotados; as soluções construtivas dos fechamentos, materiais e soluções de fachadas, soluções de cobertas; etc.

Em relação aos edifícios que compõem esse complexo ferroviário, a análise da Planta Geral das Oficinas em comparação com o que permanece no terreno hoje permitiu identificar aqueles que fizeram parte do programa original e aqueles implementados posteriormente (figura 2.15).



Figura 2.15 – Imagem aérea do conjunto industrial das Oficinas do Urubu com identificação dos usos: 01 - edifício administrativo; 02 – acesso, guarita e estacionamento; 03 - almoxarifado; 04 - serviços médicos e odontológicos; 05 - refeitório e lazer; 06 – acesso às oficinas; 07 – gerência; 08 - oficina de montagem e manutenção de locomotivas; 09 - oficina de reparação de carros e vagões; 10 - oficina de manutenção de vagões tanque; 11 - oficina de manutenção de equipamentos de via permanente; 12 e 13 - oficinas de ferraria e fundição; 14 - casa de força; 15 - caixas d'água; 16 – pátio; 17 - grêmio dos ferroviários. Fonte: Imagem do Google Earth Pro com alterações da autora (2021).

Junto ao acesso do conjunto, a partir da Avenida Francisco Sá, fica o edifício onde funcionava a Administração²⁴, inaugurado em 1930. É um prédio de grande porte, com dois pavimentos e sótão com água furtada²⁵, sua cobertura possui dois caimentos e várias águas (figura 2.16). As janelas são bem alongadas e marcadas com molduras e peitoris ressaltados em relevo e algumas possuem

²⁴ De acordo com Pereira e Muniz (2012), ali funcionou também o Museu do Trem de Fortaleza, sendo transferido em 2003 para uma ala do prédio da Estação João Felipe, onde manteve as portas abertas até 2006, quando fechou, por falta de apoio. Atualmente, no pátio de entrada do conjunto existem alguns maquinários em exposição, deixados após o desmonte do Museu.

²⁵ Água-furtada é uma parte do telhado constituída por uma aresta inclinada delimitada pelo encontro de duas águas que formam um ângulo para onde convergem as águas que caem sobre o telhado. Esse elemento também define o limite inferior do telhado, designando o sótão, especialmente se este for desprovido de janelas.

balcões. As fachadas apresentam frisos²⁶ e a insígnia da RVC, que aparece naquela voltada para o pátio lateral (figura 2.17).



Figura 2.16 – Pátio de entrada do conjunto, com edifício administrativo das Oficinas do Urubu e maquinário, foto s/ data. Fonte: Livro Descaminhos de Ferro Vol. 2 (2012).



Figura 2.17 – Pátio de entrada do conjunto, com edifício administrativo das Oficinas do Urubu, foto s/ data. Fonte: Acervo da RFFSA.

O edifício conserva até hoje muitas das características originais (figura 2.18). Ainda na área de acesso às oficinas, há um galpão utilizado originalmente como almoxarifado, também inaugurado em 1930 (figura 2.19). É composto de três naves; a central tem cobertura de duas águas com lanternim²⁷ e as laterais possuem platibandas; sua linguagem arquitetônica apresenta semelhanças com o *art déco*. Logo atrás do almoxarifado, há também um edifício que se destinava à realização de serviços médicos e odontológicos, construído posteriormente, não se sabe a data exata, que possui um conjunto de finas pilastras com esquadrias.

²⁶ O termo refere-se geralmente a uma barra ou faixa pintada, esculpida ou com inscrições, disposta horizontalmente, que guarnece exteriormente ou interiormente a parte superior de um edifício.

²⁷ Lanternim é uma estrutura de telhado instalada de forma sobreposta ao ponto mais alto de um galpão ou construção: a cumeeira. Trata-se de uma solução que proporciona iluminação zenital e ventilação natural ao edifício.



Figura 2.18 – Pátio de entrada do conjunto, com edifício administrativo das Oficinas do Urubu e maquinário, foto de 2018. Fonte: Acervo da autora, 2017.



Figura 2.19 – Almoxarifado, foto de 1930. Fonte: Inventário Sumário do Patrimônio da RFFSA no Ceará, do IPHAN (2008).

Já no pátio interno do conjunto, onde se dava efetivamente a atividade industrial, estão situadas as diversas oficinas, galpões construídos, em sua maioria, na década de 1920 e inaugurados em 1930. As primeiras edificações encontradas ao adentrar esse pátio são dois grandes pavilhões de concreto armado, edificações se destacam das outras, pelo tamanho e estrutura tendo, portanto, mais evidência nesta análise.

Na oficina maior funcionavam as atividades de montagem e reparação de locomotivas, com área de 5.250 m², dividida em três naves, a central, com 18 metros e as duas outras com 14 metros, apresentando estrutura de concreto armado. O galpão possui aproximadamente 50 metros de largura e 106 metros de comprimento (figuras 2.20 e 2.21).



Figura 2.20 – Oficina de montagem e reparação de locomotivas, foto de 1930. Fonte: Inventário Sumário do Patrimônio da RFFSA no Ceará, do IPHAN (2008).

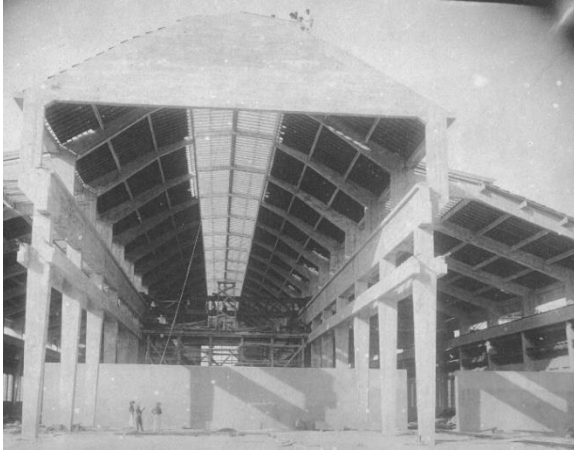


Figura 2.21 – Estrutura da oficina de montagem e reparação de locomotivas, telhas transparentes no centro da cobertura, foto de 1930. Fonte: Acervo da RFFSA.

A segunda oficina era de reparação de carros e vagões, composta por um vão livre de aproximadamente 32 metros e comprimento de 105 metros, o vão suportava uma ponte rolante²⁸ capaz de movimentar até 30 toneladas de equipamentos e materiais (figuras 2.22 e 2.23).



Figura 2.22 – Oficina de reparação de carros e vagões vão executado através de viga vierendeel, foto de 1930. Fonte: Acervo da RFFSA



Figura 2.23 – Ponte rolante entre as oficinas, foto de 1930. Fonte: Acervo da RFFSA

²⁸ Equipamento utilizado para içar e movimentar produtos que possuem grandes volumes ou que sejam muito pesados.

Nota-se que estas edificações possuem soluções estruturais inovadoras, que permitem a sustentação dos grandes vãos através do uso da técnica do concreto armado. Sendo grande parte da estrutura aparente, entende-se que tal concepção estrutural direciona a forma e plasticidade das edificações. Ainda, implantados no sentido norte-sul, ambos os galpões possuem aberturas laterais que favorecem a ventilação natural vinda do sentido sudeste da cidade.

As plantas livres, as grandes dimensões e alturas das construções ofereciam ainda flexibilidade à disposição dos equipamentos e vagões. Na oficina maior (figura 2.24), há pilares nas extremidades e duas fileiras de pilares internos, formando os três vãos. Nota-se na imagem que a fachada da frente e uma das fachadas laterais são fechadas em alvenaria de tijolos com a presença de esquadrias e cobogós. A iluminação natural tinha, portanto, um pouco menos de facilidade de acessar esta oficina do que a outra, o que foi resolvido com o uso de telhas translúcidas. Na lateral existem algumas construções de apoio, anexadas posteriormente, quando o conjunto já se encontrava sob o uso da empresa atual.

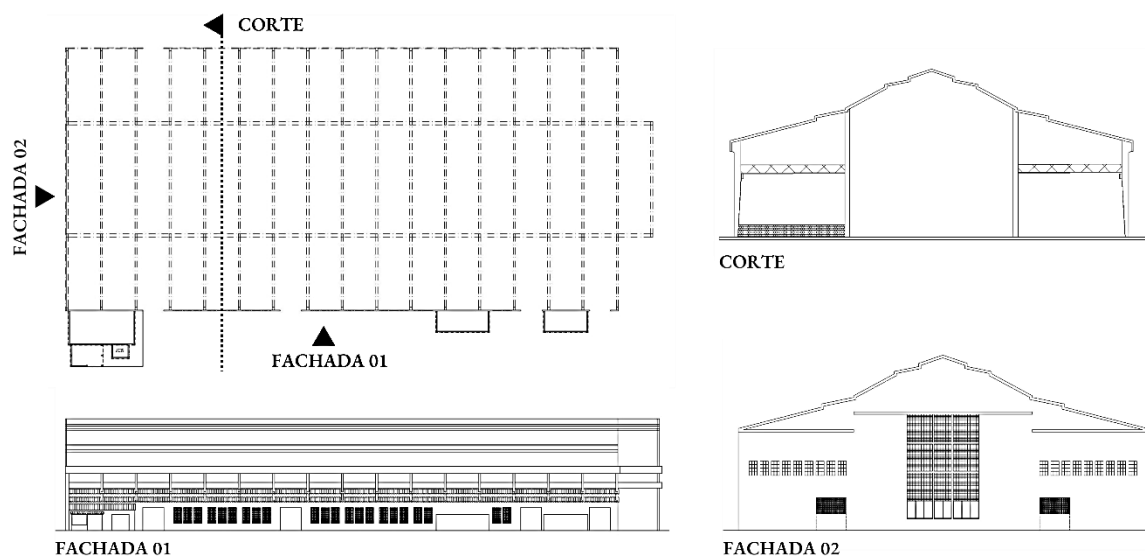


Figura 2.24 – Planta baixa, fachadas e corte da oficina de montagem e reparação de locomotivas. Fonte: Levantamento e desenho elaborado pela autora (2022).

Já no galpão menor (figura 2.25), a planta é completamente livre, sendo o vão sustentado apenas por pilares extremidades e pelas notáveis vigas *vierendeel*²⁹. Não há praticamente fechamentos nas fachadas, sendo repletas de aberturas de ambos os lados, assim como na fachada da frente e de trás, o que possibilitava intensa iluminação e ventilação natural.

²⁹ A viga *vierendeel* é um sistema estrutural formado por barras que se encontram em nós, como as treliças, sofrendo poucas deformações, o que a permite receber maiores cargas e vencer grandes vãos. Entretanto, diferentemente das treliças, seus nós são rígidos, dispensando a formação triangular, mas exigindo um consumo maior de material para suportar as mesmas cargas e vãos. Disponível em: <<http://comoprojetar.com.br/5-edificios-que-usam-vigas-vierendeel/>>. Acesso em: fev. 2022.

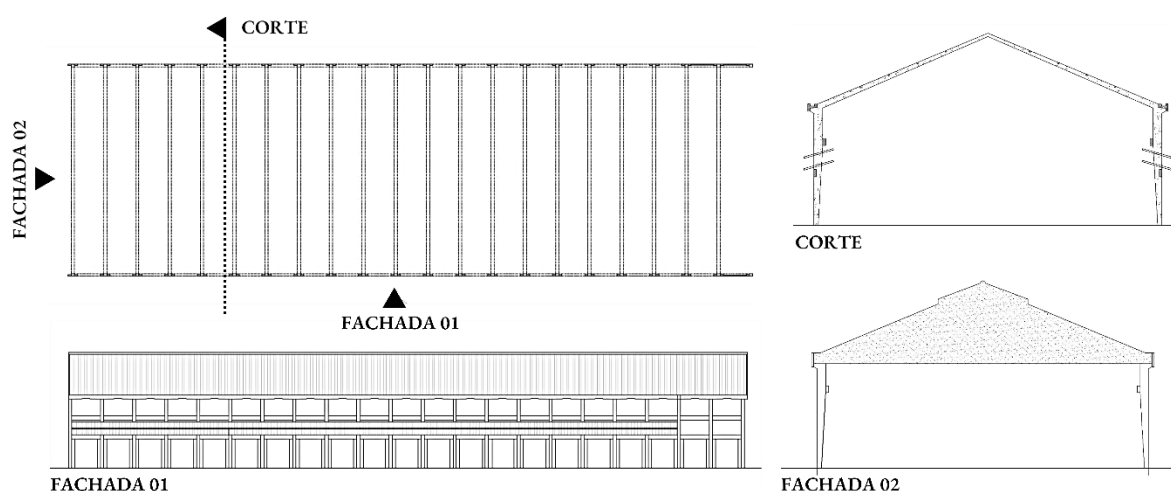


Figura 2.25 – Planta baixa, fachadas e corte da oficina de reparação de carros e vagões. Fonte: Levantamento e desenho elaborado pela autora (2020)

No ano de 2016, em visita realizada ao conjunto, foi possível perceber muito descuido com as estruturas desses galpões, que apresentavam, tendo em vista as intempéries, bastante desgaste nas fachadas e estruturas, telhas e vidros quebrados, telhas translúcidas substituídas por telhas de fibrocimento comuns. Entretanto, recentemente, houve uma reforma, pois agora os galpões se encontram com alguns reparos, como pintura nas fachadas e esquadrias recuperadas (figuras 2.26 e 2.27). Entretanto, tais intervenções ocorrem quase sempre sem critérios no que se refere às características do conjunto. A construção que pode ser vista entre as duas oficinas, por exemplo, não foi parte do projeto, sendo construída posteriormente, não se sabe a data. Algumas telhas que anteriormente eram translúcidas foram substituídas por telhas de fibrocimento comum (figuras 2.28 e 2.29).



Figura 2.26 – Oficina de montagem e reparação de locomotivas, foto de 2017. Fonte: Acervo da autora.



Figura 2.27 – Oficina de reparação de carros e vagões, foto de 2017. Fonte: Acervo da autora.



Figura 2.28 – Área interna da oficina de montagem e reparação de locomotivas, nota-se a substituição das telhas do vão central, que antes eram translúcidas, foto de 2017. Fonte: Acervo da autora.



Figura 2.29 – Coberta da oficina de reparação de carros e vagões, foto de 2017. Fonte: Acervo da autora.

No lado leste do terreno há mais duas oficinas, uma onde era feita a manutenção de vagões tanque, também da década de 1930, composta por um corpo único bastante alto, com cobertura de duas águas (figura 2.30). Atualmente, notam-se reparos no telhado e alguns desgastes estruturais, mas não foram identificadas alterações significativas (figura 2.31). Próximo a esta edificação encontra-se a outra oficina, de manutenção de equipamentos da via, que, ao que se sabe, foi construída posteriormente ao conjunto original, na década de 1950 (figura 2.32). Essa edificação mais recente possui uma cobertura de estrutura metálica treliçada articulável em forma de arco abatido.



Figura 2.30 – Oficina de manutenção de vagões tanque, foto de 1930. Fonte: Inventário Sumário do Patrimônio da RFFSA no Ceará, IPHAN (2008).



Figura 2.31 – Oficina de manutenção de vagões tanque, foto de 2016. Fonte: Acervo da autora.



Figura 2.32 – Oficina de manutenção de vagões tanque, foto de 2016. Fonte: Acervo da autora.

Ao sul do terreno, ficam os galpões de ferraria e fundição, da década de 1930, ambos com três vãos, sendo o pé-direito do vão central mais alto, com cobertura de duas águas com lanternim e, na parede entre a cobertura mais alta e as coberturas laterais mais baixas, há aberturas ovaladas para iluminação (figura 2.33). Foram implantadas na direção Leste-Oeste, com fechamentos em alvenaria de tijolos nas fachadas laterais. Relativamente conservadas, algumas das fachadas se apresentam mais desgastadas e outras receberam intervenções como pintura, além de reparos nas coberturas (figura 2.34 e 2.35).



Figura 2.33 – Oficina de ferraria e fundição, foto de 1930. Fonte: Inventário Sumário do Patrimônio da RFFSA no Ceará, IPHAN (2008).



Figura 2.34 – Oficinas de ferraria e fundição, foto de 2017. Fonte: Acervo da autora.



Figura 2.35 – Oficina de ferraria e fundição, foto de 2017. Fonte: Acervo da autora.

Ainda mais ao sul do terreno, está localizada a antiga casa de força, da década de 1930 (figura 2.36), que possui três vãos, um central e dois laterais. As cobertas estão dispostas simetricamente nas duas direções transversais ao seu comprimento, sendo cada lado formado de três águas escalonadas e com lanternins. As paredes laterais, em alvenaria de tijolos, apresentam cobogós na parte superior. Atualmente, a edificação não possui mais as antigas chaminés do tempo em que funcionava com energia a vapor, teve algumas partes demolidas e, posteriormente, recebeu um anexo na parte posterior (figura 2.37). Pode-se observar que, em relação aos demais edifícios, os galpões direcionados para a atividade industrial de fato possuíam menos detalhes, texturas e ornamentos.

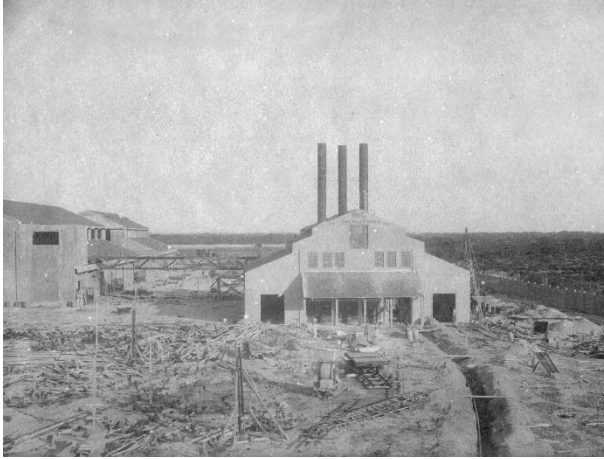


Figura 2.36 – Antiga casa de força, foto de 1930. Fonte: Inventário Sumário do Patrimônio da RFFSA no Ceará, do IPHAN (2008).



Figura 2.37 – Antiga casa de força, foto de 2016. Fonte: Acervo da autora.

No terreno, há também outras edificações menores, como a gerência da manutenção, o tratamento e estocagem de areia, o laboratório de análises e a subestação, não sabendo-se ao certo as datas de construção. As antigas caixas d'água de concreto também permanecem no local (figura 2.38). O pátio das oficinas aparentemente foi pouco alterado desde sua inauguração. Nele funcionava uma pera de manobras³⁰ e diversos ramais internos, que serviam como depósito de carros e vagões a céu aberto (figura 2.39). O complexo possui também uma guarita, que difere das características de todas as outras edificações, com sua fachada frontal marcada por duas seteiras e dois pilares mais altos que o frontão, com aparência de construção recente, de gosto duvidoso (figura 2.40). Ainda anexo ao pátio, existe o antigo Clube dos Ferroviários, com uma quadra coberta por estrutura metálica e telhado em duas águas.

³⁰ A pera ferroviária se compõe de um pátio circular. Segundo Fernando Furghestti (2021, p. 27): “[...] é uma manobra utilizada normalmente em pontos finais de uma linha férrea, onde a sua composição em formato de pera auxilia a locomotiva, composição ou material rodante a mudar sua direção, fazendo-a retornar.”



Figura 2.38 – Caixas D'água, foto de 2017. Fonte: Acervo da autora.



Figura 2.39 – Vista aérea da pera de manobras, em perspectiva. Fonte: *Google Street View*.



Figura 2.40 – Guarita, foto de 2017. Fonte: Acervo da autora.

De acordo com o *Diário Carioca* (1931), a infraestrutura das oficinas também foi muito bem planejada para facilitar alterações necessárias na distribuição interna das máquinas. Foi elaborada uma rede racional de manilhas sob a camada do solo, criando galerias centrais acessíveis, através das quais era possível realizar mudanças nas instalações de energia, água, ar comprimido, telefone etc., dessa forma, não se romperia o piso, o que seria muito dispendioso de reparar, devido à estrutura espessa para suportar o maquinário.

Como é comum no caso das oficinas ferroviárias, os pátios funcionavam como parte integrante do conjunto. O uso frequente de aberturas como solução arquitetônica, possibilitaram a ventilação e iluminação natural dos galpões, além da economia de usos de materiais durante a construção. As

cobertas também, algumas com sistema de lanternim outras com o uso de telhas translúcidas, e a elevada altura dos galpões também visavam contribuir para passagem de luz e dos ventos. Os extensos vãos livres foram possibilitados pela estrutura de concreto armado e vigas longitudinais, que suportavam as pontes rolantes.

Algo que chama a atenção, como observado tanto nos registros fotográficos antigos como na atualidade, é a ausência de um tratamento paisagístico no conjunto, tendo em vista o potencial do terreno. Não foram previstos parques ou áreas verdes propositalmente projetadas para convívio e sociabilidade dos trabalhadores. Na época, tratava-se de uma área da cidade praticamente sem construções, mas atualmente tudo em volta está edificado, praticamente sem áreas verdes ou arborização do espaço urbano.

De modo geral, ainda que a análise elaborada tenha se baseado em fotografias, plantas, documentações históricas e entrevistas com antigos funcionários da RFFSA, a identificação minuciosa de mudanças nas edificações do conjunto ficou muito limitada, devido à dificuldade de visualizar nesses registros detalhes mais precisos. Ainda assim, é possível compreender a dimensão espacial interna desse conjunto de edifícios, que funcionavam de forma sistemática para manutenção dos trens ferroviários. É possível destacar a expressividade arquitetônica, não podendo deixar de perceber no conjunto, traços da arquitetura moderna.

Tendo em vista a relação entre a era industrial e a modernidade, observa-se nos edifícios destinados à atividade fabril características de uma linguagem arquitetônica moderna, como, por exemplo, a racionalidade dessas obras. No caso da arquitetura ferroviária, em sua grande maioria, destacam-se estações de trem que apresentam uma linguagem neoclássica ou eclética, ou ainda aquelas que têm como destaque sua estrutura de ferro. Entretanto, com relação às oficinas ferroviárias, notam-se aspectos da arquitetura moderna: a configuração racional dos galpões, dispostos de forma a facilitar a execução das atividades necessárias que envolvem o transporte de vagões; estruturas aparentes de concreto armados (vigas e pilares); grandes vãos e plantas livres que dão flexibilidade às atividades e à movimentação e localização dos equipamentos; e, por fim, as diversas aberturas que favorecem iluminação e ventilação natural, atributo comum aos edifícios modernistas brasileiros.

As construções destinadas a acomodar processos produtivos e industriais estão estreitamente ligadas a dois processos ou fenômenos característicos da era moderna: a mecanização e a industrialização, o que qualifica estas construções como uma expressão ou face da modernidade. Arquitetos pensaram esses edifícios de forma a solucionar impasses de ordem técnica. Essas soluções resultaram em significativas conquistas na engenharia civil, tais como o cálculo estrutural, técnicas avançadas com materiais como o ferro e o concreto e a racionalização e padronização dos processos de construção, os quais foram aplicados também a outros edifícios (Caldas & Moreira, s./d., p.154). (MELO, 2018, p. 381)

Segundo Caldas & Moreira apud Melo (2018), o edifício industrial se torna, inclusive, referência fundamental para a arquitetura moderna. Para Melo, observa-se nos processos da era moderna, mudanças nos modos de construir, explorando novos recursos e tecnologias de acordo com a necessidade de cada obra e local. A autora considera que há boa qualidade projetual na arquitetura industrial, “[...] as edificações podem ser vistas como uma materialização de vários sistemas e subsistemas que precisam, necessariamente, estar relacionados, coordenados e integrados entre si, e também com a forma dimensional e com a organização espacial do prédio como um todo” (Ibid., 386).

No que se refere à **tectônica** dos edifícios, tão relevante quanto as dimensões espacial e formal, pode-se destacar que o sistema estrutural elaborado por Emilio Baumgart foi o que possibilitou a execução do projeto como tal, tornando realidade o programa, a função, a forma e o conceito desejados. O que resultou em edificações que, ao invés de blocos maciços e pesados, como é comum no caso de oficinas ferroviárias, manifestam leveza, arrojo e funcionalidade, certamente uma conquista no campo da construção civil e no uso do concreto armado (figura 2.41). Pode-se dizer também que os diversos elementos das edificações se relacionam com a estrutura, desde as vigas e pilares até as soluções de cobertas e revestimentos, sendo assim, programa, estrutura e forma exercem forte influência no projeto do conjunto.



Figura 2.41 – Oficinas do Urubu, foto de 1975. Fonte: Livro Descaminhos de Ferro, Vol. 2 (2012).

As soluções propostas e executadas pelo engenheiro e equipe, desde o aproveitamento de recursos, à escolha das técnicas construtivas, da preocupação por acomodar as funções e facilitar os processos de manutenção e reparos, aliados aos resultados estéticos, demonstram claramente o diálogo entre projeto e concepção estrutural. Tudo aquilo que compõe a estrutura de uma obra

resulta em soluções projetuais de qualidade e confere valor construtivo a ser preservado. Ching (2015) apud Melo (2018) destaca a importância de se contemplar as opções estruturais, pois essas escolhas “[...] são capazes de influenciar, sustentar e reforçar as dimensões formais e espaciais de um projeto. (...) determinando a direção e estabelecendo parâmetros para o desenvolvimento projetual e de detalhes (...)” (Ibid., p. 390).

2.3 AS TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM URBANA NA ZONA OESTE DE FORTALEZA E AS OFICINAS DO URUBU

Aqui considera-se, principalmente, a **dimensão funcional** do conjunto, de fundamental importância após a análise das dimensões anteriores, e que consiste em suas funções sintática, pragmática e semântica (Colin, 2000 apud Melo, 2019). A função sintática refere-se à relação do edifício com o lugar no qual está implantado e seu contexto imediato, os elementos que compõem o lugar que, de certa forma, reforçam a importância da obra no local onde está inserida. A função pragmática analisa as relações da obra com seus usos e atividades, desde a sua origem até a contemporaneidade, observando-se as transformações sofridas ao longo dos anos. Por fim, a função semântica se refere ao significado da obra para a sociedade, pois a edificação, para além de seu uso, tem algum significado para as pessoas daquele lugar, esta última será enfatizada apenas no próximo capítulo.

Sabe-se que a paisagem urbana, em sua dimensão edificada e simbólica, é continuamente transformada devido às necessidades e mudanças inerentes à passagem do tempo. A emergência de novas dinâmicas sociais, econômicas, tecnológicas, culturais e naturais certamente repercutem no ambiente construído. Com o advento da atividade industrial e suas novas configurações de trabalho, infraestruturas, habitações, meios de transporte e serviços diversos, a sociedade moderna teve participação ativa na formação e caracterização de determinadas áreas, contribuindo para a estruturação de várias zonas e construção de novos arranjos espaciais.

A inserção da indústria, de modo geral, certamente tem influência no ordenamento e desenvolvimento de certas paisagens, conforme destaca Manoela Rufinoni (2010) sobre essa noção conjunta de cidade. Diante disto, depara-se não somente com uma arquitetura individualmente significativa, mas com uma “[...]composição de conjunto, na qual grandiosos edifícios industriais estabeleciam regras próprias de diálogo com o entorno” (Ibid., p. 73). Essa afirmação é pautada nas relações entre habitações operárias, ferrovias e conjuntos fabris e toda estrutura que se formou a partir da modernidade industrial. Surge, assim, um acúmulo de antigos e novos elementos que ocupam esse espaço, a partir dos quais se constrói a história de uma cidade, com todas as suas especificidades.

Até a segunda metade do século XX, a sociedade, como um todo, passou por evoluções tecnológicas, resultando na modernização de equipamentos, das relações de trabalho e de sistemas que modificaram a infraestrutura e funcionamento das cidades. Entretanto, a velocidade dessas transformações urbanas e econômicas fez surgir um novo panorama industrial que culminou na obsolescência³¹ das antigas edificações fabris, seus maquinários e mão-de-obra necessária para manuseá-los, o que vem, desde então, ocasionando a demolição e/ou substituição dessas estruturas.

Na contemporaneidade, na qual o transitório rege a dissipação e a velocidade, a cidade persiste em descartar suas identidades. Nos esquecimentos e ruínas, que resultam das sucessivas camadas de apagamento e reconstruções, podem-se perceber a intensidade do descuido e o significado dos contínuos processos paliativos de modernização. A cidade, pela força humana, torna-se espaço de intolerância, de fragmentação e de esquecimento”. (MIRANDA, 2013 in: VAINER; FERRAZ, 2013, p.5)

Cristina Meneguello (2011) afirma que muitos desses edifícios encontram-se em diferentes estágios de degradação, desde o abandono até o completo desaparecimento, além do descaso com a conservação de acervos e documentos referentes às indústrias³², em geral. Tendo em vista o grande porte destes conjuntos arquitetônicos, sabe-se que estas construções se configuram como barreiras em meio ao tecido urbano e hoje, com o agravamento do abandono e desuso, se tornam áreas vazias ou subutilizadas, que reproduzem a fragmentação e anulação do seu entorno. Com isso, encontra-se ameaçada a própria história e as antigas relações sociais e culturais que envolvem tais edificações e artefatos. Dessa forma, é possível compreender que os conjuntos fabris compõem a paisagem urbana e que sua preservação - ou degradação - acaba por afetar significativamente o seu entorno.

Nas palavras de Meneguello (2005, p. 127), há uma situação histórica específica no caso dos países latino-americanos que, assim como outros, também passaram por um processo de desindustrialização. “[...] se comparado com o europeu, muito mais recente e, ao mesmo tempo, um processo de crescimento das cidades tão veloz, tão voraz, que muitos parques industriais, antes localizados periféricamente, estão hoje em meio à trama urbana”. No Brasil, os diversos complexos fabris planejados e construídos no início do século XX, que até então se localizavam em zonas consideradas periféricas, agora, com o desenvolvimento das cidades, acabam inseridos em áreas mais centrais. Dessa forma, a atividade industrial foi se tornando incompatível com as áreas onde foram inicialmente instaladas, além do advento das mudanças tecnológicas e das novas relações de

³¹ Sobre a obsolescência da arquitetura industrial, destaca L. Amorim (2007, p. 62): “[...] a obsolescência de certas atividades, e com ela a da estrutura social e material que lhes dá suporte, é responsável pela morte de tipos edilícios que emergiram nos dois últimos séculos, e que caracterizam, por sua abrangência, a arquitetura do século XX. Dos mais interessantes, por vida e morte, são as salas de cinema, os estúdios e transmissores de rádio e TV, e os edifícios industriais.”

³² Segundo C. Meneguello (2011, p. 1829): “O vastíssimo patrimônio industrial brasileiro, com seus engenhos, minas, portos, ferrovias, moradias operárias, barragens e represas, complexos industriais do século XIX e também os mais recentes (o que inclui um vasto patrimônio arquitetônico moderno das décadas de 1930, 1940 e 1950, hoje igualmente ameaçado) ainda é desconhecido, mal conhecido, ou desaparece a cada dia.”

trabalho, que influenciaram no fechamento e na transferência de diversas indústrias para outros lugares.

No caso de Fortaleza e sua primeira periferia industrial, a dispersão dessa atividade em direção a outras áreas da cidade ocorreu a partir da década de 1960 e diversas edificações foram abandonadas, demolidas ou estão sendo subutilizadas e, em suas imediações, ocorreu uma nova organização socioespacial que pouco dialoga com as atividades do setor secundário de outrora. Atualmente, essas grandes estruturas parecem um tanto quanto “desconectadas” dos novos usos e dinâmicas que passaram a predominar nessa paisagem urbana, como moradias, comércios e serviços diversos. Nesse sentido, percebe-se uma fragmentação da paisagem urbana no entorno da primeira zona industrial da cidade. O que acontece então com a arquitetura industrial e ferroviária remanescente na zona oeste de Fortaleza?

De acordo com Emanuel Cavalcanti (2019), as instalações fabris, áreas portuárias e ferrovias se transformaram em vazios urbanos e refletem as mudanças e crises econômicas da sociedade e, como edificações, também geram impactos no tecido urbano. Atualmente, alguns exemplos ilustram o descuido para com a arquitetura de uso industrial da cidade. Depara-se, cada vez mais, com a destruição e descaracterização do patrimônio construído.

A existência de conflitos de interesse entre poder público, setor privado e representantes da sociedade também contribui para a não conservação e preservação das características históricas da área. O tempo e o descaso têm levado ao esquecimento desses lugares, de uma materialidade e de uma população que ali viveu e trabalhou. Tudo isso não acontece sem perdas significativas para a paisagem dessa área e para a cidade como um todo.

Na atualidade, a paisagem é outra. No roteiro do principal eixo da Zona, em lugares das fábricas, encontramos uma sucessão de muros, cercando prédios abandonados ou de uso comercial, depósito de sucatas de veículos, estacionamento de lojas etc. Encontramos, ainda, em suas antigas áreas, conjuntos habitacionais, lojas de miudezas e indicação de projetos de empreendimento de multiuso. (LIMA, 2014, p. 16)

Segundo Cavalcanti (2019, p. 14), muitas dessas edificações deram lugar a empreendimentos privados: “[...] são estes os de usos residenciais e comerciais de médio e médio-alto padrão econômico e, não raro, de grande porte, do ponto de vista do volume de construções”. Condomínios residenciais, shopping centers e supermercados, além de intervenções públicas, como conjuntos habitacionais construídos pelo governo estadual ou pela Prefeitura substituíram antigas fábricas. O autor cita como exemplo as edificações industriais da Companhia Gasparian Industrial do Norte, do Grandes Curtumes Cearenses e da Esmaltec, em cujos terrenos foram construídas habitações de interesse social (figura 2.42).

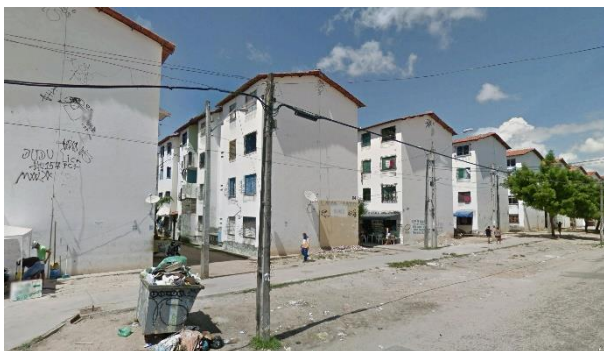


Figura 2.42 – Conjunto Habitacional Dom Helder Câmara, construído no lugar da fábrica Gasparian Industrial do Norte. Fonte: Imagem do *Google Street View* (2021).

Também foi demolida a antiga Usina Gurgel, fundada em 1919, que se localizava na Avenida José Jatahy. No ano 2000, foi construído em seu lugar, um supermercado da rede Hiper Bompreço (figura 2.43). A Fábrica de Tecidos São José, situada no bairro Jacarecanga, também inaugurada em meados da mesma década, chegou a ficar em ruínas (figura 2.44) e, posteriormente, foi demolida para dar lugar ao shopping Centro Fashion Fortaleza (figura 2.45), inaugurado em 2017. O bairro Jacarecanga guarda, em sua arquitetura, muito da história da cidade de Fortaleza, mas, com o avanço da dinâmica imobiliária, sofre um contínuo processo de descaracterização, que segue transformando-o e se desfazendo de suas edificações históricas.

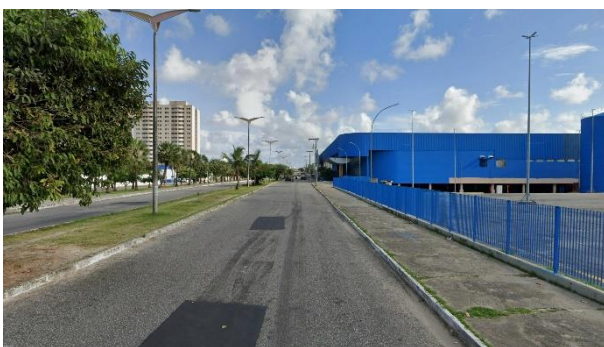


Figura 2.43 – Supermercado Hiper Bompreço, construído no lugar da antiga Usina Gurgel, imagem de 2019. Fonte: *Google Street View* (online).



Figura 2.44 – Registro da antiga Fábrica de Tecidos São José em ruínas. Fonte: Fortaleza em fotos (online).



Figura 2.45 – Centro Fashion, construído no lugar da antiga Fábrica São José, imagem de 2019. Fonte: *Google Street View (online)*.

Como exemplo de grandes complexos industriais situados ao longo da Avenida Francisco Sá, cujas estruturas permanecem de certa forma preservadas, pode-se citar tanto as antigas Oficinas do Urubu (figura 2.46) como a fábrica Brasil Oiticica S.A (figura 2.47). Ambas passaram por processos de falência, encerrando as atividades originais para as quais foram destinadas. As oficinas se encontram parcialmente utilizadas pela empresa privada Transnordestina, já a Brasil Oiticica permanece sem uso. Hoje, ambos os conjuntos possuem pouca ou nenhuma relação com ambiente e moradores dos arredores. Essas construções, segregadas do seu entorno pelo atual (des)uso e seus extensos muros, acabam por contribuir para a fragmentação e descaracterização da paisagem urbana da área.



Figura 2.46 – Conjunto ferroviário das Oficinas do Urubu, imagem de 2019. Fonte: *Google Street View (online)*.



Figura 2.47 – Conjunto industrial da Brasil Oiticica, foto de 2015. Fonte: *Mapa Cultural do Ceará (online)*.

Outro exemplo de estrutura fabril existente na via é a antiga Fábrica têxtil Vilejack, onde uma ocupação popular utiliza atualmente tanto a antiga edificação para o uso residencial, como todo o entorno do terreno, com a construção de vários assentamentos (figura 2.48). Tal ocupação reflete a precária condição de moradia da população mais vulnerável e, como destaca Eugênio Queiroga

(2010, p. 25), a paisagem revela e reforça também os processos de segregação socioespacial: “[...] o urbano se fragmenta ainda mais em territórios precariamente urbanizados e outros luxuosamente urbanizados, o medo da violência gera ainda mais muros e seguranças (...)”.



Figura 2.48 – Fábrica Vilejack, atualmente ocupada por habitações irregulares, imagem de 2019. Fonte: *Google Street View* (online).

A atividade fabril da primeira periferia industrial da cidade, na zona oeste, perdeu, pois, sua forte dinâmica inicial, o que contribuiu para a desvalorização da área e dos conjuntos arquitetônicos. O que se percebe é o descaso com os remanescentes fabris, em grande parte demolidos ou em situações questionáveis, de abandono. As diversas alterações dessa área têm implicado em perdas significativas para a paisagem urbana preexistente. Onde antes funcionavam indústrias, hoje se constata a formação de vazios urbanos que contribuem para um desenho fragmentado da cidade, na medida em que constituem barreiras na trama da urbe.

Os grandes e antigos aglomerados fabris obsoletos que permanecem, passam a ser compreendidos como “[...] obstáculos e entraves a serem eliminados ou destruídos para vagar lugar ao novo modo de urbanização” (Choay, 2017, p. 144). Segundo Marina Waisman (2013, p. 65), com a destruição e substituição das edificações, o tecido urbano “[...] não chega a consolidar-se em nenhum momento de sua história - ou, facilmente, perde os fragmentos que possam ter alcançado alguma unidade - e caracteriza-se, assim, por uma descontinuidade não só temporal, mas também espacial.” A autora conclui que o ritmo dessas mudanças e substituições “[...] é muito rápido e conspira contra a consolidação das imagens, que não chegam a obter suficiente força na memória social” (Ibid., p. 65). Essa situação expõe, portanto, as contínuas mudanças pelas quais o espaço urbano está sujeito, interferindo sobremaneira na construção de “imagens” urbanas coesas.

À época da construção das Oficinas do Urubu, a zona oeste de Fortaleza configurava uma área urbanizada, mas ainda um território majoritariamente não edificado. De modo que, provavelmente, a dimensão do conjunto em si não era origem de tantos impactos no seu entorno, que ainda viria a ser urbanizado e ocupado. Entretanto, essa área da cidade cresceu e se desenvolveu e a redução da atividade industrial resultou não só no abandono das edificações fabris, mas em uma ausência

de diálogo e conexão com uma trama agora extremamente urbanizada e dinamizada. Atualmente já se percebe um maior adensamento e um possível avanço do mercado imobiliário.

No caso das Oficinas do Urubu, pode-se analisar mais profundamente seu entorno através de seu zoneamento e uso do solo. Trata-se de uma localização que, de acordo com o zoneamento de Fortaleza estabelecido no Plano Diretor Participativo de Fortaleza – PDP-For (2009), se encontra em uma Zona de Requalificação Urbana – ZRU 1. E no entorno há uma Zona de Ocupação Preferencial 1 – ZOP 1; a Zona de Orla – ZO Trecho I – Barra do Ceará/Pirambu; e duas Zonas de Preservação Ambiental 1 – ZPA 1.

Analisando as características de uma Zona de Requalificação Urbana, o Art. 91 (Fortaleza, 2009, p. 41), determina que ela se destina “[...] à requalificação urbanística e ambiental, à adequação das condições de habitabilidade, acessibilidade e mobilidade e à intensificação e dinamização do uso e ocupação do solo dos imóveis não utilizados e subutilizados”. Significa dizer que a legislação vigente reforça a necessidade de intervenções que contribuam para a qualidade de vida da população que reside na área, como a implementação de equipamentos coletivos, melhorias habitacionais, dentre outros usos que dinamizem e enriqueçam a área, embora não estabeleçam políticas direcionada para os antigos edifícios industriais.

Há também a delimitação de zonas especiais, como Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, e uma Zona Especial de Dinamização Urbanísticas e Socioeconômicas – ZEDUS, mas ainda não regulamentadas. As ZEIS, segundo o Plano Diretor (Fortaleza, 2009, p. 53), são áreas públicas ou privadas destinadas à “[...] regulação urbanística e fundiária dos assentamentos habitacionais de baixa renda existentes e consolidados e ao desenvolvimento de programas habitacionais de interesse social e de mercado popular nas áreas não edificadas, não utilizadas ou subutilizadas”. Já as ZEDUS são locais destinados “[...] à implantação e/ou intensificação de atividades sociais e econômicas, com respeito à diversidade local, e visando ao atendimento do princípio da sustentabilidade” (Ibid., p. 59)

Percebendo a presença dessas zonas, vê-se como a área necessita de um melhor aproveitamento do seu uso do solo, investimentos de cunho social e melhorias habitacionais que atendam a população de baixa renda. As ZEIS precisam ainda ser regulamentadas, pois também são uma forma de assegurar que essa população continue a residir no bairro, evitando processos de gentrificação. O próprio terreno das Oficinas do Urubu se encontra em uma ZEIS 3, ou seja, áreas já dotadas de infraestrutura, que podem ter imóveis subutilizados ou não utilizados e devem ser destinadas aos empreendimentos habitacionais de interesse social.

O Plano Local de Habitação de Interesse Social de Fortaleza – PLHIS-For, elaborado pela Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza (Habitafor), em 2013, enfatiza que há um contingente expressivo da população de Fortaleza que vive em assentamentos precários, habitações inadequadas e em situações de irregularidade no acesso à terra. No caso do entorno das oficinas, existem diversos assentamentos informais, mas que são caracterizados pelo PLHIS como consolidados ou consolidáveis, ou seja, aptos aos processos de urbanização. Pode-se ressaltar os problemas de caráter ambiental que surgem a partir do abandono e da ocupação ilegal, como sistema de esgoto clandestino, depósito de resíduos poluentes em recursos hídricos, degradação da vegetação nativa e mata ciliar, depósito de lixo e resíduos nos arredores, entre outros.

O uso do solo da área consiste, principalmente, na presença de edificações residenciais ou de uso misto, havendo também a presença de usos institucionais como igrejas e escolas e equipamentos de saúde, como hospitais e postos de saúde. Essa variedade de usos promove a vitalidade do bairro e a presença de vários equipamentos permite uma forte articulação de espaços. Há alguns equipamentos de saúde, como o Hospital Infantil – SOPAI, o Centro Regional Integrado de Oncologia – CRIO, que recebe pessoas de todo o estado, e o Hospital Fernandes Távora, que atendem através plano de saúde, mas também possuem convênio com o Sistema Único de Saúde – SUS, além dos postos de saúde.

Quanto aos equipamentos educacionais, existem creches, escolas de ensino fundamental e de ensino médio, como o colégio Valdemar Falcão, por exemplo, que existe há 50 anos. Entretanto, não há instituições de ensino superior ou de capacitação profissional. Trata-se ainda de uma localidade com intenso tráfego de pedestres, ciclistas, automóveis e ônibus. Por fim, o acesso interno das Oficinas do Urubu é extremamente controlado a fim de assegurar a segurança das instalações.

Ademais, com a falência da RFFSA houve a redistribuição de diversas edificações ferroviárias que passaram a ser geridas pelo IPHAN ou pelo DNIT. Mas as Oficinas do Urubu, como é também o caso de outras edificações desse tipo, encontram-se em um regime de concessão para uso de uma empresa privada, estando sob tutela da Transnordestina Logística. A maioria dos galpões existentes no complexo está sendo utilizada com funções similares às originais, ou seja, como a manutenção e reparação de trens, agora modernos. O que não deixa de ser um novo uso, considerando-se os avanços tecnológicos em relação a esta maquinaria.

O que se constata é que as oficinas sofreram algumas alterações, o que pode ser considerado como inevitável devido ao seu uso, mas há também algumas edificações subutilizadas, além de estruturas

como trilhos e vagões que estão dispersos e abandonados pelo terreno. Muitos objetos e documentos que faziam parte do acervo da RFFSA não foram mantidos pela empresa, que resolveu encaminhá-los para outros espaços, resultando no sumiço de algumas documentações desse acervo, durante os deslocamentos para outro espaço físico. Percebe-se, portanto, um paradoxo entre um uso que, de certa forma mantém as oficinas preservadas, mas que também culminou em intervenções sem critérios, além de se tratar de um uso que não dialoga mais com o entorno e com as dinâmicas sociais atuais.

Vale ressaltar que, nos últimos anos, algumas intervenções foram propostas para a área; uma delas solicitava parte do terreno para a construção de uma usina de asfalto, a qual não foi aprovada. Em novembro de 2015, a Comissão Permanente de Avaliação do Plano Direto – CPPD apresentou um projeto para construir uma Unidade Móvel de Usinagem de Asfalto na área das Oficinas do Urubu, mais especificamente em uma parte do terreno, localizada na esquina da Avenida Dr. Theberge com Rua Joaquim Pinto, ocupando uma área de aproximadamente 25.072,96 m². O projeto foi questionado por professores da Universidade Federal do Ceará – UFC e representantes da Federação de Bairros e Favelas de Fortaleza – FBFF.

Um dos representantes da FBFF, citado na ata, indagou sobre quais seriam os benefícios do empreendimento para a comunidade local, e as contrapartidas nos campos da educação, saúde, habitação e cultura. Argumentou ainda que se trata de uma área de alta densidade demográfica, predominantemente residencial, que já apresenta problemas e carências para a população. O Professor da UFC, Renato Pequeno, citado na ata, destacou o fato de ser também uma localidade de evidente expansão imobiliária e a implantação de um empreendimento desse tipo poderia gerar sua desvalorização. Além disso, destaca-se o fato de o terreno em questão ser classificado como uma ZEIS de vazios urbanos, e próximo a uma ZEDUS, esperando-se que essas zonas sejam destinadas a usos que tragam benefícios ao lugar e a seus habitantes, não sendo o caso desse projeto.

Há outra menção sobre o conjunto, no Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Fortaleza 2040, de 31 de julho de 2016, que menciona novas perspectivas para algumas áreas da cidade, o que pode fomentar reflexões ainda pouco discutidas com a população da cidade³³. Em um item que se refere às antigas Oficinas do Urubu, aborda a questão do reuso das edificações e da reurbanização do contexto circundante, citando a potencialidade do espaço para abrigar uma espécie de “Coração de

³³ Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Fortaleza 2040 (2016, p. 19): “[...] as intervenções (...) dizem respeito ao propósito urbanístico de apoiar os arranjos de usos existentes com novos usos, substituir usos, de reusar áreas de desenvolvimentos inconclusos e outras oportunidades que demonstradamente venham a favorecer a melhoria da eficiência urbana. Procedimentos deste tipo podem conseguir: articular usos desarticulados; reabilitar áreas com usos inadequados se comparados às suas potencialidades; corrigir usos de impactos inaceitáveis; e liberar zonas com localizações bloqueadas, porém de grande valor estratégico (...)”.

Bairro”, ou seja, um ponto de convergência com capacidade de estimular o processo de reorganização espacial do lugar. O documento (2016, p. 26) cita, por exemplo, a possibilidade dos seguintes usos: “ainda no bloco principal da gleba, jardins, exposições, esporte, aproveitamento funcional de velhos vagões, parques, serviços, teatro, escola profissionalizante e outros usos comunitários convergentes em escala de Região Urbana”.

As políticas públicas relacionadas à área em questão, principalmente no que se refere aos planos e propostas, não tiveram continuidade. Fica evidente o pouco aproveitamento de um terreno tão extenso e a ausência de diálogo com o entorno. Muitos moradores da área desconhecem aquele espaço, pouco sabem sobre as estruturas edificadas, os trilhos, os vagões, a história e o porquê da sua inserção naquela área. Pode-se considerar ainda que as Oficinas do Urubu constituem hoje um espaço urbano subutilizado que, segundo as definições de Sousa (2010, p. 71), são “[...] espaços que atualmente ainda têm uso e/ou ocupação, mas que já entraram em processo de obsolescência” e que “[...] têm potencial para um uso/ocupação mais eficaz e eficiente no tecido urbano enquanto um todo (...) se tratam de estruturas ativas, mesmo que, do ponto de vista da cidade, pouco viáveis” (Ibid., p. 77).

Há, inclusive, um desinteresse por parte das atuais empresas ferroviárias concessionárias em organizar esse patrimônio histórico, não atentando nem para o passado desses edifícios nem para “[...] bens materiais ou saberes que, dentro da operação das empresas ferroviárias nos últimos anos, compõem a memória do seu atual funcionamento e poderiam expressar as formas pelas quais ocorre atualmente o deslocamento humano na sociedade brasileira” (Oliveira, 2020, p. 451). Há, nesse sentido, uma necessidade de preservação de tudo aquilo que é representativo do transporte ferroviário no Brasil, antes e hoje, para que gerações futuras possam conhecer as transformações e os modelos ferroviários, tanto do século XIX, como do século XXI.

[...] Este patrimônio ferroviário teria uma amplitude e uma grande complexidade econômica, tecnológica e social. O material rodante desenvolvido para atender ao transporte de carga de *commodities*; as infraestruturas de via e controle automatizado (que inclusive fez diminuir o número de trabalhadores); os conhecimentos e capacitações exigidas dos empregados; os documentos trocados desde os anos 1990 no funcionamento administrativo-financeiro (muitos deles já em formato digital); até mesmo os novos equipamentos e edifícios que atendem a um transporte metropolitano de massa, cuja demanda só tende a aumentar nos próximos anos. (OLIVEIRA, 2020, p. 451)

Ao fim dessa análise, é possível dar início ao estudo da **dimensão da conservação do objeto**, que consiste em uma fase conclusiva bastante minuciosa e que tem como base as dimensões anteriores. Esta dimensão trata do estado de conservação da obra através de metodologias específicas da área da preservação patrimonial, considera os cuidados que foram dispensados ao objeto investigado e serve de base para um possível projeto de intervenção, prescrevendo inclusive o trabalho a ser

executado para resolver os problemas identificados. Não se pretende tratar desta dimensão na presente pesquisa, mas possibilitar caminhos para que sejam desenvolvidos futuros estudos e trabalhos técnicos sobre essas oficinas ferroviárias que fazem parte da história de Fortaleza.

A análise realizada acerca das dimensões do objeto arquitetônico³⁴ e da situação atual que se apresenta, encaminha-se, dessa forma, para a questão dos valores desse bem edificado que é, como explica Melo (2019, p. 55), “[...] possuidor de valores culturais, históricos, arquitetônicos, construtivos, espaciais, formais, funcionais e que sofrem patologias que o transformam ao longo dos anos, atuando diretamente na dimensão de sua conservação física”. O que nos leva a uma reflexão teórica e crítica sobre o Patrimônio Industrial Ferroviário e sua valoração, para se entender como este lugar é visto hoje. Assim, no capítulo seguinte, propõe-se identificar o valor dessa arquitetura industrial ferroviária desde uma perspectiva histórica e crítica, discorrendo sobre questões patrimoniais relacionadas a esse tipo arquitetônico e seus valores na contemporaneidade, levando em consideração as dinâmicas e os moradores do lugar.

³⁴ De acordo com A. Afonso Melo (2019, p. 56): “[...] através do olhar sobre a história cultural econômica, política, social do recorte cronológico na qual foi produzido o objeto arquitetônico, pode-se ter um entendimento do processo projetual e construtivo do mesmo. Estes condicionantes certamente dialogam diretamente com o produto deste processo, a edificação, que é resultante da interlocução destas variantes.”

CAPÍTULO 3

DE REMINISCÊNCIA A PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

Ao longo dos capítulos anteriores, buscou-se enfatizar a relação do passado industrial e ferroviário de Fortaleza com a origem das Oficinas da Rede de Viação Cearense, partindo da formação da primeira zona industrial da cidade e dos caminhos ferroviários até a obsolescência e abandono dessas atividades, resultado da constante remodelação do mundo moderno/contemporâneo. Tomou-se então como objeto de estudo esse conjunto, as Oficinas do Urubu, onde uma análise sobre a obra e seu entorno revelou sua relevância histórica e arquitetônica, mas também a situação atual em que se encontram. Tudo isso converge para o fato de que, todo legado material advindo de outras gerações, ainda que venha de um tempo *passado*, existe e coexiste com o espaço ao seu redor no tempo *presente*, e precisa ser entendido como tal.

Como foi constatado, a redução da atividade industrial transformou a zona oeste da cidade de tal modo que seus habitantes reorganizaram o espaço construído com novas dinâmicas socioespaciais. Assim, edificações industriais foram abandonadas, substituídas ou, ainda que em uso, simplesmente não se adequam mais ao contexto urbano e social local. O que vem sendo observado, a partir da pesquisa e das investigações sobre esses edifícios que enfrentaram a obsolescência de suas atividades é que, na verdade, estas estruturas têm sido negligenciadas no que se refere à sua preservação. Restam, pois, desse período, algumas edificações fabris com potencial para novos usos e novas possibilidades que dialoguem com a paisagem e com os moradores do entorno, de modo a contribuir para a preservação desses testemunhos do desenvolvimento industrial e ferroviário da cidade.

Neste capítulo, pretende-se elaborar uma reflexão crítica acerca do patrimônio industrial ferroviário e dos valores que são levados em consideração na perspectiva de sua preservação e conservação. A primeira parte – Lastros industriais e ferroviários: reflexões sobre patrimônio e valor – trata de uma perspectiva histórica da compreensão sobre o patrimônio, incluindo o industrial ferroviário, além de introduzir a questão dos valores patrimoniais desde de uma abordagem mais tradicional às ideias contemporâneas. Na segunda parte – Os valores do patrimônio industrial ferroviário e as Oficinas do Urubu – aprofunda-se a temática da valoração no que se refere à arquitetura industrial e ferroviária, tanto do ponto de vista conceitual como do ponto de vista da população local. Nesse sentido, acrescenta-se ao aporte teórico entrevistas e diálogos realizados durante visitas de campo

ao objeto de estudo. Identifica-se, portanto, valores atribuídos às Oficinas do Urubu, demonstrando assim sua relevância e potencial enquanto patrimônio cultural de Fortaleza.

3.1 LASTROS INDUSTRIAIS E FERROVIÁRIOS: REFLEXÕES SOBRE PATRIMÔNIO E VALOR

A palavra patrimônio, como lembra Françoise Choay (2017, p. 11), estava em sua origem relacionada “[...] às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e tempo, até que a adição de novos adjetivos – genético, natural, histórico, etc. – fez dela um conceito nômade”. Segundo a autora, o termo Patrimônio Histórico se refere aos bens destinados ao uso de uma comunidade, à acumulação de diversos objetos que possuem um passado comum, podendo ser obras de arte, trabalhos e produtos que dizem respeito aos saberes e *savoir-faire* dos seres humanos. Agrega-se, portanto, um caráter patrimonial às coisas e, como explica Flávio Carsalade (2014), a “sacralidade” de certos lugares, que dá ordem ao caos, que incorpora significados, é que nos leva à origem do entendimento desse “modo patrimônio”:

[...] Por sua presença e permanência, o patrimônio nos ajuda a criar um cosmo ordenado dentro de um caos sem ordem, um terreno existencial firme onde assentar o pé. Um “centro” reconhecido, que extrai a sua centralidade do fato de ser um ponto de referência de um mundo circundante, uma sensação de “estar em casa” (pertencimento), uma qualificação especial de um lugar dentro da percepção do espaço extenso, um centro como partida de uma ordenação possível do mundo (lugar de onde saio para todos os caminhos, lugar onde me situo). O lugar criado pelo patrimônio, por sua presença no espaço (que se refere ao modo impróprio) e pelo lastro histórico que traz consigo (que refere também ao modo impróprio), permite que o ser lançado ao mundo o ordene, identificando-se e orientando-se. (CARSALADE, 2014, p. 151)

Para designar as criações arquitetônicas consideradas patrimônio, adotou-se o termo Monumento Histórico que, segundo Choay (2017, p. 12), por muito tempo representava apenas um recorte de uma herança que não parava de crescer, “[...] com a inclusão de novos tipos de bens e com o alargamento do quadro cronológico e das áreas geográficas no interior das quais esses bens se inscrevem”. Uma mudança gradual foi ocorrendo no modo de lidar com os bens legados por outros períodos históricos³⁵, com raízes no Renascimento Italiano e maior intensidade no final do século XVIII, devido a diversos fatores, incluindo o Iluminismo e as mudanças ocasionadas pela Revolução Francesa (Kuhl, 2018).

Tais acontecimentos históricos somados à Revolução Industrial, que marcou profundamente a sociedade, se prolongando até os dias atuais, tiveram grande impacto na compreensão da questão patrimonial. Choay (2017) afirma que o advento da era industrial como processo de transformação

³⁵ Segundo B. Kuhl, 2018, p. 60, acentua-se “[...] paulatinamente a noção de ruptura entre passado e presente, fazendo com que a forma de lidar com o legado de outras gerações - reconhecido como de interesse para a cultura - se afastasse, cada vez mais, das ações ditadas por razões pragmáticas, assumindo conotação fundamentalmente cultural, voltada aos aspectos estéticos, históricos, memoriais e simbólicos dos bens, também com fins educativos”.

do meio ambiente – e também de degradação – contribuiu, ao lado de outros fatores menos importantes, para inverter a hierarquia dos valores atribuídos aos monumentos históricos, privilegiando, pela primeira vez, os valores de sensibilidade.

A revolução industrial, como ruptura em relação aos modelos tradicionais de produção abria um fosso intransponível entre dois períodos da criação humana. Quaisquer que tenham sido as datas, que variam de acordo com cada país, o corte da industrialização continuou sendo, durante toda essa fase, uma linha intransponível entre um antes, em que se encontra o monumento histórico isolado, e um depois, com o qual começa a modernidade. Em outras palavras, ela marca a fronteira que limita, a jusante, o campo temporal do conceito de monumento histórico – este pode, ao contrário, estender-se indefinidamente a montante, à medida que avançam os conhecimentos histórico e arqueológico. (CHOAY, 2017, p. 127)

Diante desse processo irremediável de industrialização, entendido então como progresso e modernidade, as políticas e estudos sobre preservação e proteção de bens edificados têm se desenvolvido, assim como se avança na disciplina do restauro. Na Europa, a virada do século XIX é marcada por questionamentos em relação aos valores e práticas voltadas para o monumento histórico, cria-se uma nova relação em favor de sua proteção. Muitos escritores, intelectuais e artistas tendem ao movimento romântico, mobilizados pela tomada de consciência dessa ruptura que foi a entrada na era industrial, “[...] a brutalidade com que ela vem dividir a história das sociedades e de seu meio ambiente, o ‘nunca mais será como antes’ que resulta [da era industrial], estão entre as causas do romantismo” (Choay, 2017, p. 135).

Depara-se então com a consagração do Monumento Histórico, objeto de reflexão de diversos autores à época, como Victor Hugo (1802-1885), Prosper Mérimée (1803-1870), John Ruskin (1819-1900), William Morris (1834-1896), Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879), Alois Riegl (1858-1905), entre outros³⁶. Já a partir do século XX, os conceitos de monumento e patrimônio histórico vão se tornando cada vez mais abrangentes, e diversos elementos antes “ignorados” passam a ser percebidos em todo o seu potencial e significância. Aquilo que outrora se limitava ao estudo e preservação da arquitetura erudita, até mesmo isolada de seu contexto urbano, passar a apreender também outras edificações e conjuntos que constituem uma paisagem urbana singular.

Quando se criou, na França, a primeira Comissão dos Monumentos Históricos, em 1837, as três grandes categorias de monumentos históricos eram constituídas pelos remanescentes da Antiguidade, os edifícios religiosos da Idade Média e alguns castelos. Logo depois da Segunda Guerra Mundial, o número dos bens inventariados decuplicara, mas sua natureza era praticamente a mesma. Eles provinham, em essência, da arqueologia e da história da arquitetura erudita. Posteriormente, todas as formas da arte de construir, eruditas e populares, urbanas e rurais, todas as categorias de edifícios, públicos e privados, suntuários e utilitários foram anexadas, sob novas denominações: arquitetura menor (...); arquitetura vernacular (...); arquitetura industrial das usinas, das estações, dos altos-fornos

³⁶ Pode-se compreender melhor esses teóricos em: F. Choay, *A Alegoria do Patrimônio*, 2017; B. Kuhl, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*, 2018; M. Rufinoni, *Preservação e Restauro Urbano: intervenções em sítios históricos industriais*, 2013; além da coleção *Artes&Ofícios* com traduções para o português dos escritos de J. Ruskin; E. Viollet-le-Duc; C. Brandi; G. Giovannoni; e Camillo Boito.

(...). Enfim, o domínio patrimonial não se limita mais aos edifícios individuais; ele agora compreende os aglomerados de edificações e a malha urbana: aglomerado de casas e bairros, aldeias, cidades inteiras e mesmo conjuntos de cidades. (CHOAY, 2017, p. 12)

Segundo Manoela Rufinoni (2013, p. 91), foram as diversas interpretações sobre o conceito de monumento e patrimônio que prepararam “[...] terreno para um entendimento mais amplo dos valores relacionados aos conjuntos antigos, libertando-os gradativamente da dependência em relação a um monumento principal que lhes conferisse importância”. Portanto, as pautas que envolvem as mais diversas formas de arquitetura como significativos testemunhos históricos de outras épocas levaram ao que se entende hoje por Patrimônio Cultural, reconhecendo em novos bens diversos valores – históricos, culturais, memoriais, etc. –, além da relação intrínseca que possuem com o ambiente no qual estão inseridos. A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO (2014, p. 132), considera Patrimônio Cultural:

[...] a) monumentos: obras arquitetônicas, obras de escultura e pintura monumentais, elementos ou estruturas de natureza arqueológica, inscrições, habitações rupestres e combinações de elementos de valor excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência; b) grupos de edifícios: grupos de edifícios separados ou ligados, que devido à sua arquitetura, à sua homogeneidade ou ao seu lugar na paisagem, são de valor excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência; c) sítios: obras do homem ou obras combinadas da natureza e do homem, e áreas incluindo sítios arqueológicos, que são de valor excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico. (UNESCO, 2014, p. 132 – tradução nossa)

Como bem destaca Waisman (2013, p. 57): “[...] desde o surgimento da consciência histórica tentou-se distinguir períodos, dar-lhes um significado, descobrir um papel no devir histórico”. A arquitetura então passa a ser estudada, compreendida e, de certa forma, “classificada” a partir de determinados critérios. Na Europa, observa a autora, ocorria uma periodização baseada em parâmetros estilísticos, os quais lhe conferiam relevância e até um caráter patrimonial. Tais critérios eram coerentes com o desenvolvimento linear das ideias arquitetônicas no contexto europeu, onde percebe-se uma continuidade de certa forma lógica. Essas ideias, que se modificam e adotam novas soluções, “[...] adquirem características mais ou menos definidas até constituir o que se denomina um estilo [ou linguagem]” (Ibid., p. 58).

No caso da América Latina, não houve essa mesma continuidade de estilos, pelo menos não tão coerente e facilmente identificada, já que durante muito tempo, a arquitetura desses países se baseou em ideias transculturais. Ou seja, “[...] foram interpretadas, modificadas ou transformadas de acordo com circunstâncias histórico-cultural-tecnológicas locais” (Ibid., p. 59). Havia constantemente o fluxo de novas ideias estrangeiras, provavelmente adotadas ou impostas devido ao contexto de dependência política e cultural. Soma-se à isso o fato de que estas ideias arquitetônicas não chegavam à América Latina de forma ordenada, seguindo a mesma cronologia dos países europeus, por exemplo, resultando em anacronismos por toda a América Latina (Ibid.).

Nesse sentido, o modo de entender o patrimônio também deve ser observado de forma singular nos países latino e sul-americanos. Levando em consideração os processos históricos e culturais do período colonial e do século XIX, e compreendendo o século XX em sua “[...] pluralidade e coexistência de orientações arquitetônicas diversas. (...) o pluralismo é o signo predominante na arquitetura atual” (Ibid., p. 62). Entende-se que, além de uma maior abrangência em termos espaciais, há também, uma necessidade urgente de deliberar sobre a temporalidade dessas construções, uma vez que determinadas manifestações arquitetônicas que datam de um período mais recente são também dotadas de historicidade e podem ser compreendidas como patrimônio, em uma perspectiva tanto global como local.

Exemplo disso são as paisagens urbanas e os resquícios dos períodos industriais, que têm revelado grande significância, levantando diversos debates e questionamentos nas últimas décadas. Segundo Köhl (2018), mesmo tendo havido algumas manifestações isoladas em relação ao legado da industrialização ainda no século XVIII, o tema começa a se desenvolver na Inglaterra, nos anos 1950, com o uso da expressão Arqueologia Industrial. Já no início dos anos 1960, importantes testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização são demolidos e o tema ganha ainda mais destaque, uma vez que se tratavam de “[...] edifícios, ou inteiros complexos, que estavam (e estão) sob constante ameaça pela sua obsolescência funcional, pelo crescimento das cidades e pela pressão especulativa imobiliária” (Ibid., p. 38).

Segundo Eduardo Oliveira (2020, p. 415), o mencionado termo Arqueologia Industrial vai então difundir-se de fato nos anos 1970, não isento de críticas e divergências, principalmente em relação à cronologia da industrialização. O professor José Amado Mendes (2015), em entrevista concedida à Telma Bessa, explica que o termo se refere ao estudo, preservação e até reutilização dos vestígios materiais e imateriais que se relacionam ao desenvolvimento econômico e avanço tecnológico, o que não se limita à uma cronologia específica da Revolução Industrial, tratando-se de um recorte temporal muito mais amplo.

[...] defendia-se que a Arqueologia Industrial se reportava à I Revolução Industrial, isto é, ao período posterior aos finais do século XVIII. Um marco, como é sabido, foi o facto de James Watt ter patenteado a máquina a vapor, em 1769. Mas, depois, chegou-se à conclusão que era cortar a história abruptamente se apenas se iniciasse o processo nessa altura, pois havia antecedentes. (...) em tecnologia e no desenvolvimento económico não há rupturas como há em política. No que a esta diz respeito, uma revolução pode fazer-se numa noite, num dia, mas no desenvolvimento económico, na cultura ou na sociedade, não há cortes abruptos; trata-se de processos lentos que, por vezes, se prolongam por gerações. (MENDES, 2015, p.30)

Jorge Custódio (2015, p. 47), também entrevistado, fala sobre a mudança de paradigma em relação à industrialização, pois aquela do século XIX não é a mesma daquela do XX que tampouco é a

mesma do século XXI. A cada época mudam-se os pensamentos, as estruturas organizacionais, os meios de energia e transporte, os modos de ser e viver das pessoas. O que ocorre é um constante processo de desindustrialização³⁷ e de nova industrialização. Surge a internet, a globalização, a inteligência artificial e, conseqüentemente, mudam-se as indústrias. Para Custódio (Ibid., p. 64), “[...] a sociedade não pode prescindir da indústria, da transformação, dos produtos, das matérias-primas, até porque se formos matar o consumo, será o fim, pois o homem consumidor não parece querer mudar. (...) já é estruturalmente consumidor”.

Por terem mudado os paradigmas industriais, houve o fenômeno da desindustrialização e essas mudanças têm tido vários componentes. Há certos lugares que são ruínas, há outros totalmente arrasados, há outros parcialmente arrasados, há outros que são abandonados, mas ainda contêm inúmeros vestígios da indústria. Para o arqueólogo industrial tanto faz encontrar um edifício, uma mina, um complexo, um conjunto, uma paisagem, seja ela em ruínas, ou esteja de pé, o objetivo é sempre estudá-la na sua realidade, porque o objetivo é saber que objeto era aquele, como compreendê-lo e interpretá-lo de acordo com as metodologias que dispõe, entre as quais as metodologias da intervenção arqueológica ou as da salvaguarda. (CUSTÓDIO, 2015, p.66)

O legado da era industrial tem a ver com diversas naturezas: sociais, técnicas, de inovação, de identidade, de organização do trabalho. Patrimônio Industrial é, portanto, toda manifestação, material ou imaterial, que reflete a história social e econômica. Pode ser representado por fatos, objetos, edifícios, pessoas que trabalharam e viveram durante os processos de industrialização. Segundo o autor, a evolução do conceito de patrimônio envolveu além da cultura material, a social, a imaterial, alcançando hoje comunidades mineiras, fabris, ligadas aos transportes ferroviários e aos rodoviários. Estas comunidades “[...] formaram, entre si, laços muito profundos e que organizavam festas, encontros, formaram linhas de afirmação de identidades, de afirmação pessoal e coletiva” (Custódio, 2015, p. 47).

Mendes (2015) explica que os vestígios materiais podem ser fábricas hoje desativadas, algumas com equipamentos no seu interior; maquinarias e utensílios; oficinas; bairros operários, residências de empresários, habitações em geral; estruturas de serviços sociais, de saúde, refeitórios. Acrescenta-se ainda os meios de transportes, como a locomotiva a vapor, veículos de tração animal, embarcações, barcos à vela, barcos a motor, automóveis. Esses lastros, que fizeram e fazem parte de tantas mudanças continuam a compor o tecido urbano e são relevantes também por sua autenticidade que se apresenta no tempo presente.

³⁷ Sobre processos de desindustrialização, J. Custódio (2015, p. 65) discorre: “[...] talvez aquilo que possa dizer concretamente sobre o processo de desindustrialização é que ele é natural, não podemos evitá-lo, não é sempre o mesmo, porque há mudança do paradigma das indústrias - no século XIX, eram poluentes, cheiro de carvão, chaminés - e nós devemos estudar essas unidades fabris para perceber o que é que está em causa, o fenômeno da poluição, do meio ambiente, do caráter da cidade desta época - cidades que são descritas como “cidades do carvão” (Coke Towns) por Charles Dickens, em Tempos Difíceis”.

Entende-se, portanto, que tudo que pode vir a ser patrimônio industrial deve ser compreendido e estudado através da ciência da Arqueologia Industrial³⁸. Em uma perspectiva recente, a arqueóloga Marilyn Palmer (1999) apud Oliveira (2020), explica que esta ciência diz respeito ao registro de artefatos e estruturas que tornam possível a elucidação do passado das pessoas no trabalho, incluindo, além do próprio espaço de trabalho, aqueles de moradia, lazer, educação, e também as paisagens envoltas. Oliveira explica que Palmer “[...] defende uma perspectiva antropológica segundo a qual arqueologia industrial é conhecer o comportamento humano e suas mudanças por meio da criação da cultura material” (Palmer, 1999 apud Oliveira, 2020, p. 415). Significa conhecer outras temporalidades, outro tipo de labor, identificar e preservar vestígios físicos, mas também compreender os ofícios e práticas envolvidos, além dos impactos espaciais e sociais.

Ainda no que se refere à Arqueologia Industrial, considera-se que indissociável do desenvolvimento industrial é o transporte ferroviário, pois trabalhava-se e continua a se trabalhar, nesse campo, “[...] de maneira a associar atividades produtivas, meios de transporte, formas de produção de energia e produtos resultantes da industrialização” (Kuhl, 2018, p. 40). No Brasil, a industrialização em larga escala encontra-se vinculada a esse meio de transporte, pois indústrias conduziram a construção de ferrovias, assim como estas impulsionaram a implantação dos edifícios fabris, além de que, para exercer suas atividades, o sistema ferroviário necessita de uma estrutura industrial (Ibid.). Como afirma Oliveira (2020), o transporte teve e continua a ter papel relevante na configuração da sociedade contemporânea.

[...] As ferrovias e rodovias permitem a articulação do território, a circulação de produtos industriais e matéria prima. A construção das estruturas de iluminação, o transporte urbano (animal, elétrico, a motor) e rede de abastecimento alteram a morfologia das cidades (Maia, 2012). Os objetos industriais (locomotiva, automóveis, avião) são determinados por uma nova dinâmica, tanto socioeconômica quanto cultural, mas também são artefatos (produtos humanos e produtores artificiais) de uma ética moderna (do movimento, do consumo, da racionalidade, do indivíduo). Os meios de transporte são resultados da conjunção de alguns destes elementos para produzir novas modalidades de tempo, espaço e interações sociais (Urry, 2001, 2010). Eles fazem parte de um conjunto de tecnologias territoriais da segunda revolução industrial da passagem do século XIX para o século XX no Brasil. (OLIVEIRA, 2020, p. 444)

Nessa perspectiva, pode-se falar de Patrimônio Ferroviário, que significa a preservação de vestígios materiais e imateriais de uma infraestrutura ferroviária, uma vez que estes são parte da história do transporte e “[...] merecem ser preservados para que se compreendam as implicações do

³⁸ J. Mendes (2015, p. 33): “[...] é um pouco como a história-realidade que se distingue da história feita pelo homem, isto é, da historiografia. Então, história é a realidade, o que aconteceu propriamente, enquanto a historiografia é o olhar sobre essa mesma realidade. Por analogia, o Patrimônio Industrial é a realidade, digamos assim, e a Arqueologia Industrial é a visão que nós temos sobre essa realidade, da forma como a vamos estudar. (...) a História da Indústria pode fazer-se no gabinete, na biblioteca ou no arquivo, ao passo que a Arqueologia Industrial não; tem que se ir à oficina, às fábricas e à tecnologia, falar com os operários, saber como eles viviam, como se alimentavam, como conviviam; isso é que é Arqueologia Industrial.”

deslocamento humano e como as novas tecnologias de transporte afetam a vida contemporânea” (Oliveira, 2020, p. 444). Há ainda o aspecto intangível da questão que diz respeito aos significados atribuídos a esse patrimônio que, para além de sua materialidade, existe também através das diversas memórias diversas advindas de diferentes agentes. É necessária, desse modo, uma releitura crítica da memória ferroviária, pois “[...] apenas assim se pode entender melhor essa ‘polifonia do patrimônio’, que o registro arqueológico só irá ampliar” (Ibid., p. 445).

Mesmo com todos os avanços no conhecimento acerca do legado industrial e ferroviário, tem sido negligenciada a identificação e caracterização desses tipos arquitetônicos – sejam edifícios ou conjuntos – como patrimônio cultural. Se a atividade secundária já não se adéqua a determinadas localidades da cidade, não se pode descartar que dela se herdaram diversos atributos. De acordo com Rufinoni (2010), o patrimônio urbano e industrial não deve ser visto apenas como uma mera extensão de terreno livre, isento de qualquer valor estético ou funcional, mas sim como um “organismo urbano” e um “sistema historicamente construído”, sendo a cidade um “[...] processo contínuo de assimilação e reelaboração (de formas construídas, expressividades estéticas e vivências cotidianas), e não de sucessivas anulação e reconstrução” (Ibid., p. 20).

[...] A postura de diversas propostas advindas dessas discussões parece não reconhecer os atributos documentais, estéticos e memoriais das preexistências industriais, dos conjuntos ali construídos que evidenciam traçados urbanos, massas edificadas, percursos e cotidianidades de inegável importância na configuração de paisagens únicas. Em um cenário de grandes oportunidades de transformação urbana, essas estratificações históricas e as urbanidades e paisagens por elas geradas acabam por ser obscurecidas ou até mesmo apagadas por completo. (RUFINONI, 2013, p. 16-17)

Chama-se atenção para a ausência do caráter de estudos arqueológicos industriais no Brasil, tendo em vista ser imprescindível quando se trata da análise do patrimônio industrial ferroviário. Diante desses bens, deve-se considerar todos os elementos que fazem parte do decurso das estradas de ferro: pessoas, máquinas, espaços, edifícios, paisagens. Há que se identificar prédios, materiais, objetos, documentos e comunidades que são parte dessa história, o que é possível, em grande, com o auxílio dos estudos e prospecções arqueológicas. Segundo Oliveira (2020), hoje entende-se que estes bens podem ser reconhecidos como patrimônio industrial do transporte, recebendo proteção legal através de diversos órgão de preservação, em diferentes países.

O autor pontua, a partir das pesquisas que tem desenvolvido, que no Brasil, este tipo de patrimônio é muitas vezes relevante para estudos sobre “[...] a expansão territorial de formações urbanas, da dinâmica econômica de uma industrialização internacionalizada e a constituição de memórias de vida fortemente associadas ao deslocamento de passageiros” (Oliveira, 2020, p. 419). Nos levantamentos realizados pelo autor e colaboradores, constatou-se, até 2017, cerca de 50 bens industriais brasileiros protegidos pelo IPHAN e, entre eles, 9 eram ferroviários. Identificou-se

também 285 bens industriais protegidos em vários estados do Brasil, incluindo 100 ferroviários. Destes últimos, “[...] predominam os arquitetônicos: 59 estações, 31 conjuntos edificados ferroviários, 3 edifícios de operação; seguidos por 4 acervos ferroviários (material rodante), 1 via férrea e 1 área natural (horto florestal)” (Ibid., p. 419).

Por um lado, a ferrovia aparece como elemento presente e historicamente articulador de cidades do interior do Brasil (destacadamente no interior do estado de São Paulo, com mais de mil estações e dezenas de vilas ferroviárias) (Oliveira, Silva, 2011). Por outro, os edifícios remanescentes da operação ferroviária (principalmente as estações de passageiros) tornaram-se reconhecidos como patrimônio cultural (de importância local, regional ou nacional) e também os mais reutilizados dentre os bens ferroviários protegidos (Oliveira, 2010, 2012b). Podemos dizer, então, que a ferrovia se apresenta como um vetor explicativo de modernas formações urbanas e de crescente valorização patrimonial no Brasil. (OLIVEIRA, 2020, p. 420)

Mesmo com todo esse avanço, deve-se atentar que este tipo de arquitetura não era pensado como patrimônio cultural meio século atrás. Ou seja, há muito o que se avançar nesse campo, pois, por vezes, esses bens são preservados a partir de uma perspectiva muito mais relacionada ao monumento histórico e a um passado de glória do que de outros valores. Para exemplificar melhor esse fenômeno, Oliveira (2020) afirma que se trata de uma narrativa muitas vezes pautada na discussão do progresso como inevitável, cujos engenheiros-heróis são as figuras centrais na construção desses objetos poderosos, representativos do desenvolvimento econômico. Essa motivação, na perspectiva do autor, chega a ser nostálgica e fetichista, pois acabou concentrando esforços apenas na preservação de objetos específicos, como material rodante e locomotivas a vapor, na fundação de museus ferroviários, ao invés de compreender cada conjunto por completo.

Ainda assim, existem avanços que caminham para além da preservação isolada, de caráter monumental, incluindo outros elementos, pois, a partir de 2011 passaram a ser legalmente protegidos, alguns conjuntos ferroviários, incluindo não só estações, mas também os armazéns, oficinas, vilas operárias, etc. Os órgãos de preservação, estaduais e federal, finalmente entenderam os vestígios ferroviários como patrimônio a ser preservado, representando inclusive o maior número dentre os bens industriais protegidos no país (Oliveira, 2020). Nessa perspectiva, as Oficinas do Urubu e outras edificações fabris, reminiscências da primeira zona industrial de Fortaleza, podem ser consideradas Patrimônio Industrial Ferroviário?

De acordo com a pesquisa aqui desenvolvida, já se pode identificar a relevância das edificações industriais e ferroviárias para a cidade através da retrospectiva historiográfica e da análise da arquitetura do conjunto ferroviário. Além disso, compreende-se, na configuração do entorno, a importância dessas estruturas para o tecido urbano, tanto em relação à sua formação, como em relação aos impactos que tais edificações, quando abandonadas ou subutilizadas, geram em seu

entorno. O que se observa é que, partindo do objeto arquitetônico que permanece, pode-se encontrar meios de compreender processos históricos por vezes negligenciados.

Como argumenta Graça Filipe (2015, p. 137), “[...] as fontes são o próprio contexto industrial, as ruínas, o espaço, o território, a oficina”. Daí a importância de atentar para a preservação do objeto arquitetônico e do seu entorno como fonte primária de pesquisa. Nesse sentido, deve-se evitar a destruição do seu contexto, seja pelo abandono e descaso, ou até mesmo devido a projetos de intervenção que preconizam a valorização da área em detrimento da integridade e autenticidade do conjunto, levando a uma configuração adulterada e à perda seu valor como fonte de pesquisa. Deve-também considerar o papel e a história transmitida pela população envolvida, como operários, engenheiros, empresários, etc.

[...] é primordial que reconheçamos o valor do objeto inserido no contexto e a possibilidade de nós estudarmos com o complemento do conhecimento humano, do operador da máquina, do engenheiro que montou. Porque temos essa tríade, quer dizer, a documentação técnica (o arquivo técnico), o lugar (o objeto), e a documentação oral (a possibilidade de inquirir informações das fontes orais, a experiência), isso é importante (FILIPE, 2015, p.137).

De acordo com Waisman (2013), se para a historiografia geral, o objeto já não existe mais, e o historiador deve evocá-lo através da narração ou descrição, para a historiografia da arte e da arquitetura, o objeto existe no presente, e o historiador deve partir dessa realidade contemporânea. Segundo a autora (Ibid., p. 11), “[...] o protagonista - a obra de arte ou arquitetura -, embora pertença a outro tempo e lugar é, em si mesma, o testemunho histórico principal e imprescindível, o que reúne em si os dados mais significativos para seu conhecimento”. Significa dizer que uma obra e sua permanência significativa no tempo faz-se investigar e estudar outros aspectos, como os seus usos e significados ao longo dos anos.

A história geral, por seu lado, recebe um inestimável auxílio da obra de arte ou de arquitetura, considerada como documento de uma cultura. Nela podem ser lidos os mais variados e extremos aspectos dessa cultura, desde seus hábitos cotidianos até sua concepção do mundo, representada pelo modo de conceber o espaço. (...). Os trabalhos historiográficos que prescindem da consideração das obras artísticas e arquitetônicas como documentos, não conseguem explicar o sentido total de um monumento histórico e apresentam, por assim dizer, uma visão unidimensional. (WAISMAN, 2013, p. 16)

Flávio Carsalade (2014, p. 153) argumenta que o objeto arquitetônico “[...] é importante como presente e não como passado, ou seja, o simples culto ao passado é uma forma “perturbadora” de se entender o patrimônio”. É necessário compreender o edifício, ou conjunto de edifícios, em sua conjuntura atual, em sua capacidade de influenciar o meio e por ele ser influenciado, e naqueles valores que podem lhe ser atribuídos diante desse contexto. O caráter patrimonial da arquitetura ocorre, portanto, “[...] na interação entre sujeito e objeto, no acontecimento, no fenômeno, pois, se

objetos específicos refletem a intenção do sujeito, de alguma forma eles têm em si certas propriedades (espaciais, históricas, artísticas) que lhe conferem esse poder” (Id., 2007, p. 198).

A obra de arquitetura, ainda que seja um objeto historicamente “fechado”, de outro tempo, se faz presente também no tempo do observador, sendo capaz de transcender aquele momento do seu surgimento devido “[...] suas propriedades ‘produtivas’, sua capacidade de engendrar ideias, correntes, tendências, de abrir perspectivas inéditas ou de consolidar em uma realização concreta um conjunto de ideias dispersas” (Waisman, 2013, p. 72). Pode-se aferir ainda que, além do objeto em si mesmo, a própria trama urbana, em suas lentas modificações, mas também em suas características mais consistentes, constitui um elemento fundamental nos processos de valoração do patrimônio edificado. O fato arquitetônico, portanto, não se encerra em seu espaço-tempo de origem.

Tanto a qualidade plástica do objeto, ou seja, os atributos estéticos que captam a atenção e apreciação por parte do público, como a informação histórica, podem transformá-lo em monumento, patrimônio. Para José Pêsoa (2015), “[...] os edifícios históricos têm, portanto, um valor informativo, mas também têm um valor sensorial e expressivo, que é o seu valor artístico ou de imagem” (Ibid., p. 455). Tal valor seria mutável, tornando a apropriação dos monumentos um processo de contínua reinterpretação dos valores do patrimônio histórico, uma vez que ultrapassa gerações. Entende-se, desse modo, que o patrimônio cultural possui diversos valores e é necessário expandir a noção de valor patrimonial. Para tanto, propõe-se explicar como esta se desenvolveu historicamente e como tem sido compreendida nos debates contemporâneos.

3.1.1 Percepções sobre os valores patrimoniais

A questão da atribuição de valor a determinados bens ou conjuntos de bens vem sendo amplamente discutida e pesquisada nas últimas décadas. Um exemplo é o *Getty Conservation Institute* – GCI que, a partir de um *workshop* sobre os valores na prática da conservação do patrimônio, realizado em dezembro de 1998, em Los Angeles, tem desenvolvido uma série de publicações sobre o tema, disponíveis em sua plataforma *online*. Nacionalmente, o Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial do Brasil – TICCIH Brasil, também vem realizando encontros e publicações importantes que se dedicam ao patrimônio industrial e ferroviário. Destacam-se as discussões voltadas para a metodologia de Abordagem de Valorização do Patrimônio, ainda pouco disseminada no Brasil, que busca romper com padrões convencionais de conservação.

[...] na maioria dos países, as decisões sobre o que proteger são usualmente relacionadas a uma gama de valores específicos. Esses valores tendem a focar nos atributos estéticos ou históricos e nos significados estaduais, nacionais ou internacionais e raramente incluem os valores locais atribuídos pelas comunidades. Porém, (...) a melhor forma de

preservar o patrimônio seria entender porque os bens culturais possuem significados para determinadas comunidades. Trata-se de identificar os valores, tanto tangíveis (edifícios, lugares e coleções), quanto intangíveis (ideias, histórias, memórias e linguagens) atribuídos ao patrimônio. (CLARK, 2014 apud OLIVEIRA; SANTOS; SILVA, 2019, p. 278)

A percepção de valor desenvolvida por especialistas e estudiosos, por muito tempo, enfatizou a importância dos valores históricos, artísticos, estéticos e científicos associados aos lugares patrimoniais. No entanto, segundo Erica Avrami e Randall Mason (2019), novas perspectivas têm se apresentado, como a do valor social, que dá ênfase à interação e à dinâmica de diferentes grupos e instituições, apontando para aspectos que vão além do campo específico da conservação do patrimônio. Entende-se, portanto, que há uma diversidade de valores que influenciam a prática da conservação: aqueles normalmente atribuídos pelos profissionais da área ou pelos governantes, mas também aqueles que a própria população e comunidades locais podem reivindicar. Ambas perspectivas podem e devem ser trabalhadas em conjunto e este parece ser o desafio das sociedades contemporâneas em termos de compreensão dos bens patrimoniais.

Segundo Kristal Buckley (2019, p. 67 – tradução nossa), “[...] toda decisão de preservar algo para o futuro é baseada em alguma percepção de valor. Do mesmo modo, qualquer decisão de preservar um bem patrimonial para o futuro baseia-se numa percepção de valor individual ou coletiva”. Nesse sentido, a partir de tais referenciais teóricos, propõe-se uma reflexão sobre a valoração do patrimônio edificado. Sendo de extrema relevância a produção científica desenvolvida no contexto internacional, mas também nacional, considerando as realidades distintas entre os países latino e sul-americanos e aqueles que apresentam vasta produção e documentação sobre o tema, como é o caso de países norte-americanos e europeus.

Avrami e Mason (2019) destacam que os valores já desempenham há muito tempo um papel central na definição e direção dos processos de conservação do patrimônio construído. Na prática, tanto a compreensão e elucidação das qualidades de um lugar como as decisões políticas em torno dele, são fundamentais para se alcançar uma proteção eficaz e sustentável para o objeto, o meio e a população local. No entanto, deve-se atentar para não maximizar ou elevar um determinado tipo de valor em detrimento de outros. Os profissionais especialistas nesse campo do conhecimento “[...] reconhecem que a resolução desse quebra-cabeça de valores é uma parte central da gestão dos sítios, determinando tratamentos, decidindo sobre a tolerância à mudança e, em última análise, servindo a sociedade” (Ibid., p. 9 – tradução nossa).

Se tem ocorrido uma escalada considerável na área da conservação do patrimônio, ao mesmo tempo, são percebidas situações cada vez mais complexas. Nesse sentido, diferentes campos

disciplinares e profissionais desenvolvem suas próprias definições de valor. Na concepção de Avrami e Mason (2019, p. 11 – tradução nossa), tal noção se refere “[...] às diferentes qualidades, características, significados, percepções, ou associações atribuídas às coisas que desejamos conservar - edifícios, objetos, sítios, paisagens, povoados”. Deve-se ainda considerar que esses valores não são fixos, mas subjetivos e situacionais, portanto, devem ser entendidos tanto em relação à pessoa ou grupo que os atribui, como às histórias físicas e sociais do lugar, podendo este ser dotado de significados positivos ou até indesejáveis (Ibid.). Este processo, ainda que não seja o único fator levado em conta, é fundamental na tomada de decisões na prática da conservação.

A valoração enquanto etapa fundamental da preservação do patrimônio edificado foi desenvolvida por teóricos-praticantes ainda nos séculos XIX e XX, como Alois Riegl (1858-1905), Camillo Boito (1836-1914), Gustavo Giovannoni (1873-1947), entre outros pioneiros europeus (Ibid.). Riegl, por exemplo, foi uma figura central para o fortalecimento da preservação do patrimônio histórico como uma disciplina autônoma, tanto que continua a ser revisitado e estudado nos dias de hoje. Seu texto de grande relevância, “Culto moderno dos monumentos” (1903), traz a perspectiva inovadora do autor que considera o monumento em seu contexto histórico e cultural, introduzindo como ponto central do debate a questão dos valores – histórico, de antiguidade, de rememoração, de uso, de arte, de novidade.

Segue-se um florescimento de discussões e reflexões acerca do ambiente construído e seus valores. Nesse contexto, foi redigida a Carta de Atenas (1931; 1933) como forma de consolidar o discurso sobre as práticas de preservação, conservação e restauração do patrimônio histórico a nível internacional. Especialistas reuniram esforços para redigir tal documento impulsionados também pelas mudanças e consequências do pós-guerra: “[...] grandes oscilações na fortuna econômica (altos e baixos entre e após as duas guerras mundiais); a violência, destruição e reconstrução causadas pelas atividades de guerra quase que globais; e, mais tarde, o turismo de massas” (Avrami; Mason, 2019, p. 16 – tradução nossa).

A Carta de Atenas foi, portanto, um dos primeiros textos a dar forma aos princípios fundamentais que orientavam a preservação dos bens culturais, “[...] inaugurando um amplo movimento mundial que deu origem a uma série de documentos que trazem os conceitos básicos e estabelecem diretrizes e normas referentes à salvaguarda do patrimônio” (Oliveira, 2019, p. 149). Segundo Richard Mackay (2019), os conceitos estabelecidos pelo documento tiveram efeito germinativo, apontando para a necessidade de difundir o conhecimento e o pensamento crítico sobre o tema.

De acordo com a Carta de Atenas (Le Corbusier, 1993), os valores arquitetônicos, sejam de edifícios isolados ou de conjuntos urbanos, merecem ser salvaguardados:

A vida de uma cidade é um acontecimento contínuo, que se manifesta ao longo dos séculos por obras materiais, traçados ou construções que lhe conferem sua personalidade própria e dos quais emana pouco a pouco a sua alma. São testemunhos preciosos do passado que serão respeitados, a princípio por seu valor histórico ou sentimental, depois, porque alguns trazem uma virtude plástica na qual se incorporou o mais alto grau de intensidade do gênio humano. Eles fazem parte do patrimônio humano, e aqueles que os detêm ou são encarregados de sua proteção, têm a responsabilidade e a obrigação de fazer tudo o que é lícito para transmitir intacta para os séculos futuros essa nobre herança. (LE CORBUSIER, 1993, p. 58)

Com a fundação da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO, em 1945, o papel da cultura ganha cada vez mais relevância no cenário internacional e o patrimônio passa a ser uma das áreas de destaque, com diversos países se encaminhando para melhorar e ampliar suas bases legais de conservação (Avrami; Mason, 2019). Novos documentos, conhecidos também como cartas patrimoniais, foram então elaborados durante assembleias e encontros promovidos pela UNESCO e outras organizações internacionais, como o Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial – TICCIH; o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – ICOMOS; a Organização das Nações Unidas – ONU; etc.

Em 1964 é elaborada pelo ICOMOS a Carta de Veneza, refletindo o modo de conservação italiano “[...] que se baseia na sensibilidade aos valores patrimoniais, imbuído de forte sensibilidade artística, e empenhado na aplicação de métodos científicos de conservação” (Avrami; Mason, 2019, p. 16 – tradução nossa). Nesse sentido, o campo da preservação se atém à essência dos valores patrimoniais e ganha cada vez mais engajamento científico, político e social. Embora, como destaca Mackay (2019, p. 111 - tradução nossa), este documento configura um produto do seu próprio tempo, sendo fortemente voltado para a conservação de sítios arqueológicos e restauro de monumentos arquitetônicos. Para o autor se trata ainda de um ponto de vista eurocêntrico, que não foi concebido para ser aplicado em lugares mais “efêmeros”, cujas rápidas transformações geram evidências que são, muitas vezes, intangíveis.

Percebe-se, portanto, que da articulação entre significado histórico e estético evidenciada nesses primeiros documentos, desenvolveram-se práticas de preservação pautadas, principalmente, em valores tradicionais e na construção de narrativas em torno dos lugares e objetos entendidos como patrimônio, através de um viés dos profissionais e gestores envolvidos. Segundo Avrami e Mason (2019), as cartas internacionais e leis nacionais acabam sendo lentas ao responder às mudanças acerca das perspectivas de valor. Como exemplo, citam, além da Carta de Veneza, as políticas nacionais de preservação dos Estados Unidos e do Canadá e a Convenção do Patrimônio Mundial

da UNESCO, que acabam por apoiar “[...] concepções mais ou menos fixas de significado, baseadas num espectro restrito de valores patrimoniais” (Ibid., p. 18 - tradução nossa).

Ainda assim, nesse período de meados dos anos 1960-70, a questão da preservação e conservação do patrimônio segue tendo desdobramentos positivos em termos de estimular o avanço desse debate. As formas consagradas de se determinar significado e valor passam a ser contestadas, sendo afirmadas e reconhecidas, nesse processo, interpretações alternativas da história por parte de comunidades antes preteridas. Desafia-se, deste modo, a perspectiva das narrativas coloniais e nacionalistas e busca-se a afirmação das culturas minoritárias, colocando o campo da conservação numa constante busca por novas metodologias e reflexões (Avrami; Mason, 2019).

Os discursos se transformam profundamente, constituindo o que os autores chamam de “virada dos valores” em direção às perspectivas sociais, onde são reconhecidas concepções plurais de autenticidade e significado. Esse pensamento inovador expõe a negligência por parte das políticas públicas. Nesse sentido, são elaborados documentos que representam essa politização em torno do debate patrimonial, como por exemplo, a Carta do ICOMOS Austrália para Lugares de Significado Cultural, chamada Carta de Burra (1979; 1999; 2013), e o Documento de Nara sobre Autenticidade (1994). O primeiro traz a noção de “Significado Cultural” para o centro da política de conservação³⁹ e o segundo propõe uma noção relativista e dinâmica de autenticidade que dê visibilidade às culturas fora da tradição ocidental, para que estas possam afirmar suas próprias noções e valores (Avrami; Mason, 2019).

Na Carta de Burra (ICOMOS, 1999, p. 2), compreende-se que Significado Cultural se refere ao “[...] valor estético, histórico, científico, social ou espiritual para as gerações passadas, presentes ou futuras (...) incorporado no próprio lugar, no seu tecido, cenário, uso, associações, significados, registros, lugares relacionados e objetos relacionados”. O documento visa incorporar a diversidade cultural, a participação popular, e as identidades alternativas àquelas hegemônicas e eurocêtricas, como as culturas indígenas, quando antes prevalecia a cultura anglo-ocidental. Dessa forma, contribuiu-se para um período de “[...] experimentação com modelos mais participativos, utilizados nos campos relacionados ao *design* ambiental, tais como arquitetura, planejamento urbano, desenvolvimento rural, e conservação ambiental” (Ibid., p. 18 – tradução nossa).

³⁹ Segundo E. Avrami; R. Mason (2019, p. 17 – tradução nossa), o termo “Significado Cultural” utilizado na Carta de Burra emana da prática popular, o documento “[...] aborda processos de avaliação de valores e abraça um espectro mais amplo de valores patrimoniais (estendendo-se ao social e intangível). Ao apelar a uma reconsideração recorrente do significado cultural dos sítios patrimoniais, a Carta de Burra também reconhece a natureza situacional das avaliações de valores e, apoia as tensões construídas durante nos processos de tomada de decisão, incorporando a participação e consulta de não-especialistas num processo que é gerido por especialistas e profissionais.”

De acordo com Mackay (2019), se trata ainda de um documento dinâmico, que leva em consideração as mudanças ocorridas no âmbito das práticas preservacionistas ao longo do tempo, pois, ao documento original de 1979, foram realizadas emendas e atualizações, em 1999⁴⁰ e em 2013. Seus princípios fundamentais continuam fortemente ligados à compreensão do lugar e seus valores, mas consideram tanto as novas noções de patrimônio, como as circunstâncias políticas, econômicas e sociais de cada lugar, propondo metodologias que possam incluir de fato essas questões emergentes. Para o autor (Ibid., p. 124 – tradução nossa), “[...] é esta clareza que torna a Carta de Burra flexível para se adaptar a diferentes tipos de lugar e adaptável para responder a diferentes contextos estatutários, financeiros, físicos ou operacionais”.

Lugares de significado cultural enriquecem a vida das pessoas, proporcionando frequentemente um sentido profundo e inspirador de conexão com a comunidade e com a paisagem, com o passado e com as experiências vividas. São registros históricos, que são expressões importantes da identidade e experiência australianas. Os lugares de significado cultural refletem a diversidade das nossas comunidades, falando-nos de quem somos e do passado que nos formou e da paisagem australianas. São insubstituíveis e preciosos. (ICOMOS, 2013, p. 1)

Mackay (2019) também aponta que algumas críticas têm surgido em relação ao documento. Cita como exemplo o ponto de vista daqueles que acreditam haver uma confiança excessiva nos valores intrínsecos dos lugares (Zancheti et al., 2009 apud Mackay, 2019); outra perspectiva é cética quanto aos papéis e poder dado aos especialistas, pois acredita-se que ocorre em detrimento das comunidades (Smith, 2006; Allen, 2004; Waterton, Smith, e Campbell, 2006 apud Mackay, 2019); e ainda há aqueles que questionam se a abordagem dos valores lida adequadamente com culturas vivas (Poulios, 2010 apud Mackay, 2019). Ainda que sejam questões válidas, para ao autor elas têm origem, principalmente, no meio acadêmico e nem sempre com base em experiências empíricas de contextos culturais locais de comunidades que vivenciam tais situações na prática.

No geral, o autor afirma que a Carta de Burra tem sido utilizada de forma eficaz, pois suas premissas, com base em múltiplos valores patrimoniais, podem ser compreendidas e até questionadas, além de se provarem flexíveis e aplicáveis em uma variedade de lugares, pois vem sendo utilizada não só na Austrália, como em outros lugares⁴¹. Um marco na compreensão desses valores e dos papéis que são associados a diferentes agentes foi a mudança de perspectiva do

⁴⁰ Segundo Truscott (2004) apud Mackay (2019, p. 111 – tradução nossa), as mudanças de 1999 foram as mais impactantes visto que “[...]incluiram o reconhecimento explícito de valores não-físicos tais como ‘uso, associação e significado’, diversidade cultural e o potencial para valores divergentes ou conflituosos, e os legítimos direitos e expectativas das pessoas que estão associadas a um lugar”. Além disso, “[...] desde as revisões de 1999, tornou-se cada vez mais relevante para as decisões de gestão de recursos culturais do patrimônio indígena e, mais recentemente, em contextos que envolvem múltiplos valores naturais e culturais e a emergente agenda de sustentabilidade” (Mackay, 2019, p. 121 – tradução nossa)

⁴¹ Mackay (2019) cita os projetos: Living with Heritage; Heritage Management Framework; e Tourism Management Plan em Angkor, Camboja (Mackay e Lloyd 2013; Mackay e Palmer 2014).

profissional que é visto como “especialista” para aquele que passa a ser entendido como “facilitador” (Sullivan; Mackay, 2012 apud Mackay, 2019).

Já no contexto latino-americano deve-se mencionar a Declaração do México (1985), um importante manifesto cultural que certamente deu lugar a novos meios de atribuir valor ao patrimônio. O documento trata da identidade de cada povo, considerando que esta “[...] se renova e enriquece em contato com as tradições de valores dos demais. A cultura é um diálogo, intercâmbio de ideias e experiências, apreciação de outros valores e tradições; no isolamento, esgota-se e morre” (ICOMOS, 1985, p. 2). Considera-se, pois, o pluralismo como meio para alcançar os valores universais, sendo necessárias políticas que protejam e projetem o patrimônio de cada povo, e que considerem minorias culturais dos mais diversos lugares do mundo.

O documento compreende o patrimônio, em suas obras materiais e não materiais, como verdadeira expressão da criatividade de cada povo, como “[...] a língua, os ritos, as crenças, os lugares e monumentos históricos, a cultura, as obras de arte e os arquivos e bibliotecas” (Ibid., p. 4). Destaca que, além das obras de artistas, arquitetos, escritores, músicos e sábios, deve-se considerar “[...] as criações anônimas surgidas da alma popular e o conjunto de valores que dão sentido à vida” (Ibid., p. 4). Estabelece, portanto, a urgência de tratar esse legado nessa perspectiva, descolonizando um pensamento por muito tempo centrado nos preceitos europeus e de outras grandes nações.

O patrimônio cultural tem sido frequentemente danificado ou destruído por negligência e pelos processos de urbanização, industrialização e penetração tecnológica. Mais inaceitáveis ainda são, porém, os atentados ao patrimônio cultural perpetrados pelo colonialismo, pelos conflitos armados, pelas ocupações estrangeiras e pela imposição de valores exógenos. Todas essas ações contribuem para romper o vínculo e a memória dos povos em relação ao seu passado. A preservação e o apreço do patrimônio cultural permitem, portanto, aos povos defender a sua soberania e independência e, por conseguinte, afirmar e promover sua identidade cultural. (ICOMOS, 1985, p. 4)

As pessoas atribuem valor ao patrimônio construído de diferentes formas, já que tanto profissionais como a população em geral agregam e encontram significados específicos nesses lugares. No campo contemporâneo da conservação, desenvolvem-se duas perspectivas, distintas, porém complementares. Uma está centrada nos valores patrimoniais: “[...] nas qualidades e narrativas históricas, artísticas, estéticas e científicas fundamentais que constituem a base da própria existência do campo da conservação do patrimônio” (Avrami e Mason, 2019, p. 11 – tradução nossa). Para os autores, esta perspectiva serve ainda às funções do patrimônio da sociedade moderna, estando associada principalmente às tradições curatoriais e materialistas da conservação.

Já a perspectiva mais contemporânea é voltada para os valores sociais e prioriza os usos e funções dos lugares patrimoniais como originados a partir de diversos processos sociais externos à

conservação. Segundo Buckley (2019, p. 53 – tradução nossa), “[...] o valor social refere-se às associações que um lugar tem para uma determinada comunidade ou grupo cultural e aos significados sociais ou culturais que este tem para eles”. Avrami e Mason (2019) consideram que essa abordagem traz consigo forças mais amplas, levando em conta as funções “não-patrimoniais” dos lugares analisados, pois incluem questões como “[...] desenvolvimento econômico, conflitos políticos e reconciliação, questões de justiça social e direitos civis, degradação e conservação ambiental” (Ibid., p. 11).

Avrami e Mason (2019) observam que essa reformulação teórica, fortemente pautada na “virada” em direção aos valores sociais, tem avançado, inclusive, nas práticas *in loco*, em busca de um equilíbrio entre as instituições, profissionais e comunidades envolvidos nesse processo. Entretanto, ainda que venham sendo adotadas políticas culturais progressistas e inclusivas, existe uma inércia em relação às mudanças, tanto na prática dos especialistas, como nas políticas públicas e por parte de instituições envolvidas nos processos de conservação (Ibid., 2019).

Para Buckley (2019), a abordagem do valor social e seus métodos ainda são relativamente subdesenvolvidos, com investigações pouco precisas e específicas; além do mais, ainda não tem sido amplamente aplicada fora da Austrália, havendo alguma confusão em relação a como incorporá-la na gestão dos bens patrimoniais. Para compreender o valor social, a autora sugere que se questione, por exemplo, se o lugar é importante como marco ou símbolo local; se é parte da identidade de uma comunidade ou grupo cultural específico; se a importância desse lugar se dá devido a associações e significados desenvolvidos a partir de uma longa utilização (Icomos, 2013 apud Buckley, 2019).

Além disso, existem questões importantes que implicam na fluidez dos valores patrimoniais, pois por serem, frequentemente, dinâmicos e situacionais, deve-se atentar para que as decisões de conservação possam lidar com essas mudanças (Buckley, 2019). Pois, “[...] com o aumento da mobilidade de muitos povos, (...) para onde vai o valor social? Em situações de mudança demográfica, como é que os novos residentes começam a formar vínculos com os lugares?” (Ibid., p. 62 – tradução nossa). Desta forma, percebe-se ainda mais a necessidade de melhor compreender os processos sociais que estão por trás da atividade de conservação e a pluralidade de valores atribuídos ao patrimônio.

A seguir, desenvolve-se a questão do valor patrimonial em relação aos bens industriais e ferroviários para, posteriormente, identificar no objeto arquitetônico estudado suas qualidades. Sabendo que existem diferentes formas de percepção e atuação em relação ao patrimônio edificado, torna-se

cada vez mais necessário reconhecer quais são esses valores que permeiam essa arquitetura específica. Tal abordagem pode contribuir com as práticas de preservação e conservação, e para o reconhecimento e aproveitamento desses lugares como parte do cotidiano da cidade e de seus habitantes, evitando que o esquecimento continue a afetar negativamente essa arquitetura e seu entorno.

3.2 O VALOR DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

No que tange ao patrimônio industrial e ferroviário, alguns documentos regem, internacionalmente, essa discussão acerca dos valores atribuídos aos edifícios, no caso daqueles originários dos processos de industrialização e do desenvolvimento dos transportes e outras infraestruturas. O primeiro texto a tratar do patrimônio industrial foi a Carta de Nizhny Tagil, elaborada pelo TICCIH em 2003. Em ação conjunta do ICOMOS e o TICCIH, em 2011, desenvolveram-se os Princípios de Dublin, com o objetivo de auxiliar na documentação, proteção, conservação e valorização de sítios, estruturas, áreas e paisagens do patrimônio industrial. Sobre os bens ferroviários, foi elaborada a Carta de Riga, em 2005, que consiste em princípios que orientam a conservação, restauro, manutenção, reparação e utilização desses bens.

A Carta de Nizhny Tagil (2003) foi um dos avanços em direção à preservação dos edifícios e conjuntos fabris, considerando: Patrimônio Industrial como os vestígios da cultura manufatureira dotados de valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico⁴²; Arqueologia Industrial como o estudo desses vestígios, sejam materiais ou imateriais, a exemplo de documentos, artefatos, paisagens naturais e urbanas; e o recorte temporal desde o início da Revolução Industrial, em meados do século XVIII até os dias atuais, levando em consideração também suas raízes pré e proto-industriais (TICCIH, 2003). De acordo com a carta:

[...] ii. O patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o patrimônio industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu *design* ou da sua concepção. iii. Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registos intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições. (TICCIH, 2003, p. 4)

⁴² Carta de Nizhny Tagil, 2003, p. 3: “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 documento traz um avanço importante ao considerar os vestígios industriais em toda essa gama de valores, mas também traz outras considerações relevantes. Enfatiza a questão da atividade industrial, em que alguns processos de produção obsoletos se tornam raros e, portanto, as antigas utilizações devem ser investigadas e avaliadas, para que não sejam esquecidas e negligenciadas. Defende a realização de inventários acessíveis ao público em geral e a participação da população nesses processos de inventariação e preservação. Leva também em consideração a memória das pessoas que trabalhavam nas fábricas como fonte insubstituível, merecendo ser registradas e conservadas.

Em termos de intervenção, o documento preconiza a autenticidade e a integridade histórica do conjunto, na qual a adaptação ou reutilização podem ser consideradas formas apropriadas de assegurar a sobrevivência dos edifícios, mas pontuam que novas utilizações devem respeitar o materiais e esquemas originais de circulação e de produção, sendo, se possível, compatíveis ou evocando seu uso original. Além disso, enfatiza o caráter sustentável de se reutilizar esses edifícios, que podem ainda regenerar economicamente regiões em declínio e proporcionar equilíbrio psicológico às comunidades que se depararam com a perda súbita de seus trabalhos devido à desativação de determinada atividade industrial.

No geral, a carta traz alguns critérios de avaliação importantes, mas que parecem ser muito mais gerais e universais e, de certa forma, pouco flexíveis às demandas e diversidades locais e culturais de cada lugar. Mesmo que estabeleça alguns meios de promover educação patrimonial e introduzir esses bens à população em geral, o faz de forma breve e sucinta. A dimensão intangível, parte de todo patrimônio industrial, parece pouco desenvolvida, não ficando claro o que é considerado intangível e como se acessa tal dimensão. Essa discussão avança um pouco mais com a elaboração dos Princípios de Dublin (ICOMOS; TICCIH, 2011), cuja ênfase se dá em torno das noções comuns de Revolução Industrial da era contemporânea, caracterizada pela produção original, transporte, geração de energia, ou pelo aproveitamento de processos e tecnologias, relações e interações comerciais e de negócio, além de novos padrões sociais e culturais.

[...] O patrimônio industrial abrange os sítios, estruturas, complexos, territórios e paisagens, assim como os equipamentos, os objetos ou os documentos relacionados, que testemunhem os antigos ou atuais processos de produção industrial, a extração e a transformação de matérias-primas, e as infraestruturas energéticas ou de transporte que lhes estão associadas. O patrimônio industrial revela uma conexão profunda entre o meio cultural e natural envolvente, enquanto que os processos industriais - quer sejam antigos ou modernos - dependem de recursos naturais, de energia e de redes de transporte, para poderem produzir e distribuir os produtos a amplos mercados. Este patrimônio compreende ativos fixos e variáveis, para além de dimensões imateriais, tais como os saber-fazer técnicos, a organização do trabalho e dos trabalhadores, ou um complexo legado de práticas sociais e culturais resultantes da influência da indústria na vida das

comunidades, as quais provocaram decisivas mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral. (ICOMOS; TICCIH, 2011, p. 2)

Sobre os conjuntos industriais, o documento afirma:

[...] Muitos deles são representativos de processos, tecnologias, assim como de condições regionais ou históricas, enquanto que outros constituem realizações notáveis de alcance mundial. Outros são sítios de operações complexas e múltiplas ou sistemas cujos diversos componentes são interdependentes, e muitas vezes provenientes de diferentes tecnologias e períodos históricos. O significado e o valor do património industrial são específicos das estruturas ou dos próprios sítios, do seu tecido material, das suas componentes, da sua maquinaria e contexto, expressos na paisagem industrial, na documentação escrita, e também nas dimensões imateriais contidas nas memórias, artes e costumes. (ICOMOS; TICCIH, 2011, p. 2)

Assim como a Carta de Nizhny Tagil, esse documento também vem enfatizar a importância da inventariação, reconhecimento legal e ações de conservação que assegurem a integridade e autenticidade desses bens. Em caso de edifícios que se encontram em uso, mesmo com o risco de “reduzir” seu significado patrimonial, considera que a manutenção do uso original ou de uma nova utilização compatível constituem as soluções mais frequentes sendo, inclusive, mais sustentáveis para assegurar a proteção do bem.

O avanço do documento se dá em relação a uma maior ênfase nas diretrizes e metodologias que podem contribuir para a investigação, documentação e difusão desses vestígios do patrimônio industrial. Tornando assim mais compreensíveis questões como a participação popular, as dimensões intangíveis e a relevância das dimensões históricas, tecnológicas e socioeconômicas nesse processo. Estabelece meios de dar visibilidade ao patrimônio industrial, como a promoção de visitas, apresentação das operações, relatos, a difusão do patrimônio imaterial por meio da história oral, assim como a presença de museus, exposições, itinerários, etc., projetando a valorização do patrimônio industrial para as sociedades contemporâneas. Sugere ainda ser preferível que tais programas e equipamentos sejam mantidos no mesmo local do patrimônio industrial, levando a uma comunicação mais efetiva e a uma experiência se tornar mais fiel e imersiva.

[...] O património industrial constitui uma fonte de aprendizagem que precisa de ser comunicada nas suas múltiplas dimensões. Ele ilustra aspectos importantes da história local, nacional e internacional e as interações através dos tempos e das culturas. Isto é revelador das aptidões inventivas relacionadas com os desenvolvimentos científicos e tecnológicos, e também com a evolução dos movimentos sociais e artísticos. A consciencialização e a compreensão públicas e empresariais do património industrial são meios importantes para alcançar a sua conservação bem-sucedida. (ICOMOS; TICCIH, 2011, p. 4)

Já a Carta de Riga (2005), adotada pela Federação Europeia de Museus e Caminhos de Ferro Turísticos – FEDECRAIL, traz princípios voltados especificamente para os equipamentos

ferroviários históricos. O documento inclui como patrimônio ferroviário as ferrovias históricas ou preservadas, os museus ferroviários, os trabalhos ferroviários e as ferrovias turísticas, podendo se estender ainda aos trens de sistemas ferroviários ativos. Como equipamentos ferroviários, incluem-se os edifícios e infraestruturas que fazem parte da vivência ferroviária. De acordo com a carta, “[...] o patrimônio ferroviário não deveria refletir apenas a importância de sua própria função como sistema de transporte, mas também, quando apropriado, sua própria origem histórica e seus impactos na comunidade” (FEDECRAIL, 2005, p. 3).

O documento estabelece, principalmente, diretrizes de restauro, com objetivo de preservar e revelar o valor estético, funcional e histórico dos bens ferroviários. Levanta considerações que apontam para a preservação e restauração de dado objeto histórico e das práticas de trabalho associadas a ele para salvaguardá-lo. Considera que são bens dotados de valor tecnológico, constituindo evidências dos transportes relevantes para a história e dos meios de trabalho tradicionais. Por fim, aponta que o uso de um equipamento ferroviário, ainda mais por meio das técnicas tradicionais, ou proporcionando fins socialmente úteis é uma maneira importante para o público geral ter contato e interpretar o patrimônio ferroviário, o que vem a contribuir para sua preservação.

A elaboração dessas diversas cartas patrimoniais no meio internacional não alcançou ainda uma coerência conceitual entre elas, mas tem de fato contribuído para a multiplicação de valores a serem reconhecidos no âmbito do patrimônio cultural (Oliveira, 2020). Finalmente, se reivindica ao patrimônio industrial e ferroviário seu direito à preservação a partir da valoração dos seus vestígios. Tem-se encaminhado para compreender mais do que dimensões tangíveis, considerando também o saber-fazer, a memória, o modo de vida, que estão atrelados aos bens materiais. Com a Carta de Riga, observa Oliveira (2020, p. 418), fica estabelecido que “[...] preservar um objeto ferroviário é também manter a memória associada. Isto implica que o patrimônio do transporte considere, por exemplo, desde os aspectos da prática profissional até a memória do trabalho”.

Percebe-se a inversão de valores em relação aos bens indústrias, que hoje não constituem valores apenas monumentais, ainda que estes existam, mas também valores técnicos e sociais, entre outros. Estes evidenciados quando da percepção de que se estava deixando de lado memórias de entidades sociais com capacidade para se organizarem em torno das indústrias, das minas, ou dos transportes, de modo a compor, através de suas histórias e vivências, um patrimônio imaterial (Custódio, 2015).

Mesmo diante desses avanços, ainda permanecem dúvidas sobre a aplicabilidade dos documentos internacionais a contextos diversos, como é o caso brasileiro. Sabe-se que, no Brasil, os processos de industrialização e de inserção ferroviária, ainda que influenciados por um contexto global,

ocorreram com todas as peculiaridades de um país que flutua entre uma condição de periferia e semiperiferia em relação aos países centrais⁴³. A Carta de Nizhny Tagil, assim como os Princípios de Dublin, parece pouco se aprofundar em termos da questão do reuso desses bens, por exemplo. Se em muitas cidades brasileiras, antigas indústrias se encontram hoje em áreas completamente urbanizadas, devido ao rápido crescimento urbano ocorrido a partir do êxodo rural entre as décadas de 1960 e 1980, como perpetuar o uso industrial em áreas saturadas, que carecem de outros equipamentos e espaços de lazer?

No caso do Ceará e de Fortaleza, percebe-se a dificuldade e negligência em um contexto regional e local, no que se refere aos processos de inventariação desses bens, somados à escassez de registros das intervenções decorrentes da permanência do uso industrial, seja este original ou similar. Com relação ao objeto da pesquisa, as Oficinas do Urubu, ocorreram mudanças no uso do conjunto, ainda que similares ao original, e não se vê identificados no lugar registros ou menções ao seu passado industrial, apenas depara-se com maquinário e equipamentos antigos dispersos ao longo do terreno.

Além disso, a concessão das oficinas para uso da Transnordestina possui uma duração definida, a qual pode ser renovada ou não. Ou seja, o conjunto pode estar em vias de encerrar suas atividades atuais e não se tem uma política voltada para a conservação de sua história, arquitetura, maquinarias e memórias. Talvez a questão da valoração, em suas perspectivas tradicionais e contemporâneas, seja um caminho a ser percorrido para que se descubra quais são as medidas necessárias para proteção e preservação dessas edificações.

Diversos valores podem ser atribuídos ao patrimônio arquitetônico das Oficinas do Urubu, bem como de outros edifícios ferroviários e industriais. A estética e funcionalidade dos galpões, mais o potencial paisagístico da área, compõem um complexo que é parte da história industrial e ferroviária da cidade, envolvendo aspectos econômicos, sociais, culturais e naturais nessa trama que se forma em conjunto com as edificações históricas. A materialidade dessa arquitetura se faz caminho para compreender as qualidades que ali se apresentam. Como então, compreender que um complexo ferroviário de tal magnitude, continue desprotegido?

⁴³ Aqui os conceitos de periferia e semiperiferia tem como base a perspectiva da teoria do sistema-mundo: J. R. Martins, *Immanuel Wallerstein e o sistema-mundo: uma teoria ainda atual?* (2015).

Segundo o artigo 4º da Portaria IPHAN nº17, de 29 de abril de 2022, são passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis da extinta RFFSA que, de acordo com os estudos técnicos:

i - apresentam correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes; ii - portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica e industrial ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir da implementação da ferrovia até a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A; e iii - cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico. (IPHAN, 2022)

A seguir, serão identificados determinados valores que podem ser atribuídos ao objeto arquitetônico analisado. Como é comum nos estudos científicos do campo da conservação, observa-se no conjunto, à princípio, valores tradicionais - histórico, artístico, científico, etc. -, enfatizados inclusive nos critérios de tombamento estabelecidos pelo IPHAN. Mas, a partir das noções contemporâneas de patrimônio e de valor, desenvolve-se também uma percepção voltada para compreender aqueles de cunho imaterial e social, ou até lidar com sua ausência. Estes, são analisados com base em observações e entrevistas realizadas durante visitas de campo.

Tenta-se, com isso, alinhar perspectivas teóricas à realidade que se dá nas Oficinas do Urubu e seu entorno, tanto do ponto de vista dos especialistas da área da conservação, como da população envolvida com o objeto, dando visibilidade aos aspectos intangíveis que são também fundamentais para preservação do patrimônio edificado.

3.2.1 Considerações sobre os valores das Oficinas do Urubu

Ao aporte teórico conceitual acrescentam-se aqui os diálogos com a população local – os que trabalharam na RVC/RFFSA, familiares de ex-funcionários, ex-moradores do bairro, e aqueles que ainda residem nos arredores das oficinas. Dessa forma, optou-se por unir a análise tanto dos valores patrimoniais, aqui estudados, como da função semântica, que compõe um dos aspectos da dimensão funcional do conjunto, compreendendo assim o significado deste lugar. Essa leitura não ocorreu sem dificuldades, tendo em vista que o atual uso, os muros e outros elementos têm contribuído para isolar e afastar o antigo conjunto ferroviário do imaginário da comunidade envolvida. Apresentam-se discursos associados a uma noção de perda, destruição e desuso, embora também haja ênfase em relação ao valor histórico e arquitetônico do conjunto. Mas destaca-se, principalmente, o valor de memória, ora latente, ora evidente, nos relatos dos que já trabalharam lá e/ou seus familiares.

Em relação às entrevistas, deve-se mencionar que alguns pontos foram levantados como forma de contribuir para o diálogo, como: o que este lugar representa ou representou para os entrevistados e familiares que lá trabalharam; quais as lembranças vêm desse lugar; quais os sentimentos das pessoas ao se referir àquele lugar; se ainda há contato com o lugar e moradores do entorno; os impactos do encerramento da RFFSA; o que se pensa sobre o uso atual; a importância (ou não) desse lugar; o que se deseja para aquele lugar; quais associações e significados podem ser observados. Também serão mencionadas conversas informais não estruturadas que ocorrem ao longo das caminhadas realizadas pelo entorno do conjunto.

Uma das entrevistas foi com José Hamilton Pereira, engenheiro aposentado da RFFSA, no dia 22 de maio de 2021, pessoalmente, além de algumas conversas que se sucederam por telefone. José Hamilton foi chefe de manutenção das oficinas e hoje é membro da direção da Associação dos Engenheiros da Rede Viação Cearense, contribuindo para a preservação da memória ferroviária cearense. Ele conta que as oficinas se localizavam no centro de Fortaleza, mas quando a cidade começou a crescer e a ferrovia a se desenvolver, com a chegada de equipamentos de outros países como Estados Unidos e Alemanha, foi necessário construir novas oficinas, ferrovias federais, locomotivas a vapor, etc. Na época, o Coronel Antônio Carvalho doou um de seus terrenos para a construção das oficinas, pois previu que valorizaria seus demais terrenos na área.

José Hamilton conta ainda que, em frente às oficinas foi construída uma vila ferroviária, e depois uma escola para os filhos dos operários, que somavam à época mais de 500. Em paralelo ao desenvolvimento das ferrovias, tinha-se que especializar a mão-de-obra, sendo criada uma escola profissional para formar os funcionários. Nas oficinas, fabricavam-se carros de passageiros de grande porte, entre outras atividades que demandavam essa qualificação, que veio justamente com a implementação da RFFSA. Sobre o declínio do sistema ferroviário sob tutela da estatal, explica que, durante o Governo Collor (1990 – 1992) muito se falava das privatizações em geral, mas foi no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995 – 2002) que houve o plano de privatizar as ferrovias, o que aconteceu com a RFFSA. A empresa passou então a visar bastante o lucro, vendendo inclusive as casas dos funcionários que se aposentaram para os próprios funcionários.

Mesmo após a privatização, José Hamilton conta que continuou a visitar o conjunto ferroviário e que o diretor da Transnordestina havia trabalhado na própria RFFSA. Explica que a Transnordestina, que surge em 2002, possui bem menos trabalhadores do que antiga estatal e poderia, portanto, funcionar em um lugar menor, mas escolheram essa sede nas Oficinas do Urubu por ser um ponto médio entre Maranhão e Recife. Acredita que modernizaram muito a atividade ferroviária, substituindo muitos equipamentos, mas considera importante o fato de conservarem

as estruturas do lugar, mantendo-o preservado e também de terem ampliado o número de funcionárias mulheres nesse ramo.

O engenheiro agora aposentado trabalhou no projeto do Museu Ferroviário, onde se encontra um acervo importante das ferrovias e das Oficinas do Urubu, com diversos registros fotográficos e algumas documentações, embora tenham se perdido muitos registros e documentos durante a transição da estatal para a empresa privada. Relata uma história curiosa sobre o nome “Oficinas do Urubu”, de que no terreno havia vários cajueiros e também lixo acumulado, por isso a população dizia que muitos urubus dormiam no terreno, dando então este nome. Lembra com saudosismo o tempo de trabalho na RFFSA, mas menciona, principalmente, a importância do desenvolvimento do transporte ferroviário para o Ceará e da grandiosidade dessas oficinas para nossa cidade. Considera como relevante tudo aquilo que envolve o conjunto, desde os galpões, as pessoas, os laços de amizade e de trabalho, as “lendas”. Por fim, José Hamilton afirmou que está sempre disposto a contribuir com as pesquisas sobre o patrimônio industrial e ferroviário, justamente por identificar neste conjunto não só um valor histórico e arquitetônico, mas também social e de memória.

Também foram entrevistados o estudante Rodinely e sua mãe, Ana, em 04 de fevereiro de 2021, através do *Google Meet*. Rodinely estuda Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal do Ceará e conta que viveu sua infância nas proximidades das Oficinas do Urubu, a qual se refere como RFFSA. O pai de Ana, avô de Rodinely, trabalhou na RFFSA entre as décadas de 1940 a 1970, dos 27 aos 65 anos. Eles moravam na Rua Tenente José Barreira com Rua Dr. Hugo Rocha, próximo ao Posto de Saúde (Posto 5) e à escola Waldemar Falcão.

Ana traz consigo diversas lembranças de quando seu pai trabalhou na RFFSA, ela e a família costumavam levar café para o pai no trabalho, frequentar as festas de Natal da empresa, ter acesso aos médicos e ao grêmio ferroviário, utilizar o trem da RFFSA para ir ao colégio. Rodinely, em suas memórias da infância vivida no local, comenta que as pessoas se orgulhavam de dizer que algum familiar trabalhava na RFFSA, “*a RFFSA era como um ponto de referência, tudo se referia ao lugar: perto do trilho da RFFSA, perto da caixa d’água da RFFSA*”. Ana também afirma que “*o sonho das pessoas era de trabalhar lá*”.

Há também nuances folclóricas ou lendárias nas falas dos entrevistados. Ana relata um terremoto que ocorreu no Ceará, quando era jovem: “*houve um terremoto no Ceará, há muito tempo, e uma vizinha bateu na minha porta dizendo que era a caixa d’água da RFFSA que tinha caído, todo mundo achou que era alguma coisa na RFFSA*”. Já Rodinely fala dos contos de terror que inventava com seus primos.

Quando crianças espiavam pelos buracos do muro da RFFSA, já desativada, entravam no lugar escondidos e contavam estórias acreditando que ali era um lugar mal assombrado.

Ana lastima que a RFFSA tenha encerrado suas atividades, pois era um local de trabalho de quem morava nos arredores, e Rodinely comenta: “*acredito que a RFFSA deixou um vácuo para quem morava lá, quando a RFFSA fechou, se mudou, deixou esse vácuo (...) uma geração de pessoas órfãs da RFFSA*”. Ambos mencionam que existem ex-ferroviários que até hoje têm processos reivindicando seus direitos trabalhistas, pois houve um forte impacto na geração que viveu o declínio da indústria, muitas pessoas ficaram deprimidas com o encerramento das RFFSA, outras sofreram acidentes de trabalho. Com o fim da estatal, a família logo se mudou, mas Rodinely continuou a visitar outros familiares na região, percebendo que, do ano 2000 para os dias de hoje houve muitas mudanças, muitas casas antigas não existem mais e novos usos se intensificaram no lugar, como comércio e serviços. Ana e Rodinely possuem lembranças vívidas e têm o conjunto como parte do imaginário e da história de suas vidas, destacam questões que remetem, principalmente, ao valor social e de memória do lugar.

Durante as caminhadas realizadas pelo entorno das Oficinas do Urubu, desenvolveram-se também algumas conversas informais com residentes do entorno, através das quais foi possível compreender as relações que se dão entre eles e o conjunto. Logo atrás, de frente para seu muro, se encontra uma comunidade conhecida como Reino Encantado, na Rua Joaquim Pinto, a qual chamam de “*rua do pé do muro*”. Conta-se que a ocupação do assentamento surgiu com a instalação das oficinas, pois, antes do projeto de uma vila operária, os próprios trabalhadores foram construindo “barracos”, que se consolidaram e constituíram a comunidade. Muitos comentam que há uma questão de insegurança de posse, já que não são terrenos regulamentados e pertencem à União.

Um dos moradores do Reino, que não se identificou, comenta na porta de sua casa, de frente para o muro das oficinas: “*pra mim, eu não tenbo nem o que dizer, daí pra lá é deles, eu não posso dizer nada né, daqui pra dentro é meu*”. Algumas pessoas vivem nesses arredores e desconhecem hoje aquele espaço, desconhecem as estruturas edificadas, os trilhos, os vagões, a história e o porquê de sua existência. Por outro lado, o local das antigas Oficinas do Urubu é até hoje uma referência para aqueles que moram há muitos anos no bairro, desde o tempo da RVC/RFFSA. Um desses antigos moradores, conhecido como Seu Bigode, vive na Rua Dr. Hugo Rocha, ao lado das oficinas e comenta que: “*se me perguntam onde eu moro, digo logo ‘perto das oficinas do urubu’, é conhecido*”.

Usualmente, estes habitantes do entorno imediato das oficinas se apropriam dos muros do conjunto, onde plantam árvores, estendem roupas, pintam anúncios de serviços, o que caracteriza

que o muro acaba se tornando uma extensão de suas casas (figura 3.1). Ao mesmo tempo, reclamam do acúmulo de lixo não só do lado de fora, mas também do lado de dentro do muro do conjunto ferroviário, o que contribui para a proliferação de doenças. Queixam-se também dos barulhos da atual atividade fabril e da ocupação de um terreno tão extenso para tal fim, quando se carece de áreas de lazer e de práticas esportivas nas proximidades. Lá, os moradores contam com poucos espaços livres, que são os polos de lazer do Álvaro Weyne e do Jardim Iracema, e ainda assim não configuram um forte ponto de encontro, passagem e/ou permanência para a população, o que se dá basicamente nas ruas, calçadas ou em pequenas praças.



Figura 3.1 – Muro das oficinas utilizado pelos moradores. Fonte: Acervo da autora (2017).

Muitas pessoas da área são artistas e artesãos, trabalham com reciclagem de materiais, com corte e costura, e há ainda um bloco de carnaval chamado Bloco do Urubu Encantando, onde os moradores produzem as roupas e o desfile. Entretanto, a população comenta que não se investe em equipamentos culturais para o bairro. Além disso, destaca-se um forte movimento comunitário, com a presença de associações como a União dos Moradores de Luta do Álvaro Weyne – UMLAW, localizada nas imediações do conjunto ferroviário, onde se guardam registros sobre a história do bairro e das oficinas, como uma série de artigos antigos do Jornal O Povo, ainda impressos e guardados pelos integrantes.

Por fim, chamam atenção também os lugares os quais se ouve frequentemente serem mencionados como pontos de referência para o bairro, como a feira do Álvaro Weyne, na Rua Teodomiro de Castro; o Seminário, que hoje é a Escola Nossa Senhora de Fátima; o Posto 5, de saúde; o colégio Waldemar Falcão; o Hospital Infantil; e as próprias Oficinas do Urubu.

Durante as entrevistas e conversas, foi possível identificar uma maior ênfase nos valores sociais e de memória, evidentes nos discursos dos antigos operários, familiares, engenheiros e moradores da região. O valor arquitetônico é mencionado por aqueles com um conhecimento maior a respeito dos aspectos construtivos e funcionais do conjunto. As lembranças dos tempos de RFFSA é o que

mais se destaca em relação aos que operavam maquinários e executavam as atividades nas oficinas. Acentua-se a importância da história das ferrovias e indústrias, mas também do valor do trabalho e das relações sociais. Chama atenção o desejo de que aquele lugar não findasse, sendo desagradável a sensação de destruição das oficinas. Ainda durante a visita de campo, pode-se identificar também a necessidade de se discutir os valores de uso, de cultura e econômico do conjunto e de seu entorno.

Sobre o **valor histórico** do conjunto ferroviário das Oficinas do Urubu, vê-se que este é um testemunho das diversas transformações urbanas dessa área da cidade. Como já observado em outros momentos, as oficinas têm correlação com a história do desenvolvimento industrial e ferroviário cearense (figura 3.2). Considerando a perspectiva de Alois Riegl (2014), o valor histórico representa um estágio diacrônico do domínio de determinada atividade humana, e “[...] é tanto maior, quanto mais o monumento tenha conservado a sua integralidade e quanto mais inalterado estiver após a sua criação, sendo perturbadoras e inoportunas as degradações e alterações parciais” (2014, p. 55).



Figura 3.2 – Prédio administrativo das oficinas, década de 1930. Fonte: Acervo RFFSA.

Assim, percebe-se tal valor nas oficinas, que permanecem ainda conservadas, mesmo diante da falta de proteção legal e consequentes intervenções pontuais. Este valor é destacado pela população como um lugar que reflete a história do bairro e da cidade. Somado a este, identifica-se também o **valor arquitetônico** e **artístico** do conjunto, que gera impacto pela sua dimensão e no qual se observam expressões da arquitetura moderna, linguagem que representou a difusão de um campo criativo no Brasil e no mundo (figura 3.3). Além disso, o conjunto apresentava à sua época, um sistema estrutural inovador em termos de uso de novos materiais e técnicas construtivas no país, como é o caso do concreto armado (figura 3.4).



Figura 3.3 – Vista interna dos edifícios do conjunto ferroviário, década de 1930. Fonte: Acervo RFFSA.

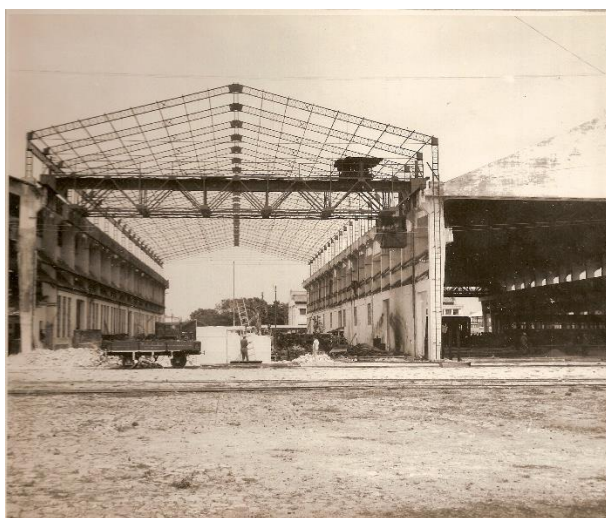


Figura 3.4 – Prédios das oficinas em concreto armado que suportavam as pontes rolantes, década de 1930. Fonte: Acervo RFFSA.

Sobre o valor de arte, nas considerações de Riegl (2014, p. 35), este é medido pelo modo como ele atende às exigências do “querer moderno da arte”, que mudam constantemente de sujeito para sujeito e de momento para momento. Com base no que o autor chama de valor de arte relativo, “[...] o monumento satisfará o nosso querer da arte moderno, por suas qualidades de concepção, forma e cor, e provoca obrigatoriamente o desejo de não enfraquecer o seu significado (...)” (Ibid., p.81). Este é percebido principalmente pelos estudiosos da área, pois identificam no conjunto elementos estéticos e soluções estruturais importantes do ponto de vista da história da arquitetura (figura 3.5).

Há ainda que se considerar outros tipos arquitetônicos que surgem com a instalação das oficinas, como a vila ferroviária, a partir da qual fica notória a hierarquia do trabalho no padrão das moradias operárias em comparação com a dos proprietários. O que é registro material de aspectos sociais de importância historiográfica, entretanto, hoje há poucos resquícios dessa vila, restando apenas um edifício ou outro na quadra em frente às oficinas.

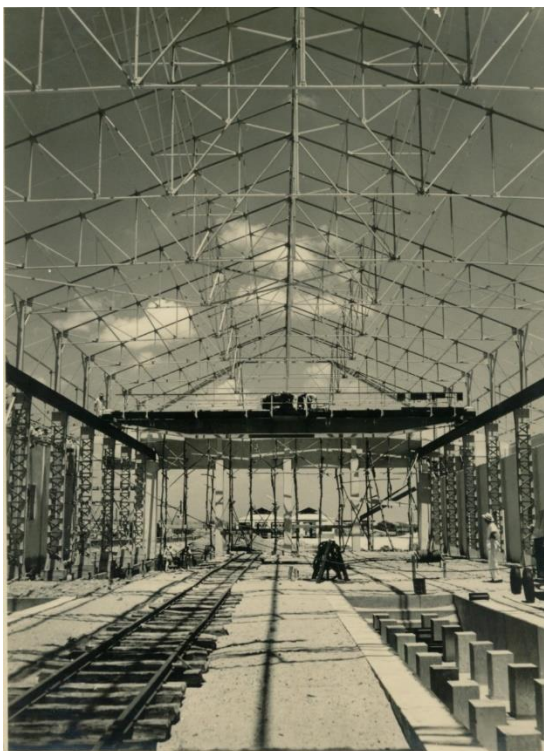


Figura 3.5 – Prédios das oficinas em construção, década de 1920/1930. Fonte: Acervo RFFSA.

Já o conjunto ferroviário, que ainda apresenta integridade física, sendo assim fonte primária, possui grande **valor de pesquisa**, bem como toda documentação referente ao seu período de construção e funcionamento (figura 3.6). Ainda que não se tenha preservado todo o arquivo, a iniciativa de ex-funcionários buscou resguardar parte do material da época da RFFSA. É relevante para o estudo da história da indústria e da ferrovia cearense e, certamente, do Brasil, bem como das dinâmicas socioespaciais que se verificaram nesse contexto, considerando os processos de urbanização e os modos de viver e trabalhar da população local.



Figura 3.6 – Acervo da biblioteca do conjunto, década de 1930. Fonte: Acervo RFFSA.

Destaca-se também seu **valor científico e tecnológico**, que expressa muito mais do que a forma que se produziu e utilizou os meios de transporte, como explica Gama (1986) apud Oliveira (2020, p. 435), “[...] por tecnologia, se entende aqui um conhecimento científico sobre operações técnicas,

articulado a sistemas escolarizados e ao capitalismo industrial”. Considera-se todo um período de descobertas científicas, do uso de novas tecnologias, de novos meios de produção e trabalho, do desenvolvimento de um transporte que mudou a história das cidades, mas que também se faz presente na sociedade contemporânea.

Segundo Nilton Almeida (2009), nas Oficinas do Urubu tinha-se um trabalho operário qualificado, pois construíam-se vagões e carros para passageiros, reparavam-se locomotivas, dominavam-se os saberes na seção de tornos. Era um trabalho de excelência que ajudava a manter aquela indústria, considerada de grande complexidade. As oficinas funcionavam com equipamentos modernos e com um notável nível técnico dos trabalhadores (figura 3.7), o que levou o Departamento de Mecânica da RVC/RFFSA a ser considerado como a melhor unidade do gênero no Norte e Nordeste do país (RVC, 1960 apud Almeida, 2009).



Figura 3.7 – Trabalhadores da RFFSA, s/ data. Fonte: Acervo RFFSA.

Sabe-se que, no que se refere à atividade ferroviária, sua história contribuiu sobremaneira “[...] para a técnica, ciência e mecânica; teve evidentes implicações geográficas, econômicas, políticas e sociais” (Civera, 2007 apud Oliveira, 2019, p. 287). Além disso, tem-se na ferrovia um agente modelador da paisagem, orientando o crescimento dos centros urbanos e gerando novas áreas urbanizadas e aspectos sociais que não eram observados anteriormente (Izargugaza, 2008 apud Oliveira, 2019).

[...] A ferrovia promoveu viagens, trouxe consigo a noção de velocidade, as novas referências urbanas, a aproximação de lugares, a unificação de horários, etc. O transporte ferroviário tonou-se alusivo a várias mudanças históricas – não se limitaram apenas à arquitetura -, pois influenciou no comportamento das pessoas e na própria organização do território. (...) Burman e Stratton (1997) destacam que a ferrovia foi uma das mais importantes tecnologias, sem a qual, muito da civilização do século XIX não se tornaria o que conhecemos. Isto porque essa atividade marcou o território de diversas maneiras. Porém, analisar a ferrovia enquanto patrimônio cultural é uma atividade complexa. Por sua natureza territorial, o transporte é mais difícil de manusear do que as áreas

convencionais e bem aceitas sob a forma de patrimônio monumental. (OLVEIRA, 2019, p. 287)

Somados às atribuições já mencionadas, encontram-se os aspectos imateriais, como o **valor social** e o **de memória**. Nessa perspectiva, o complexo ferroviário aparece como testemunho de eventos, detentor de recordações, de onde diversas lembranças se manifestam. As Oficinas do Urubu, que funcionaram por mais de meio século, foram lugar de trabalho e parte da vida de muitos cidadãos e de suas famílias. Segundo Cristina Meneguello (2011), o campo de pesquisa desse tipo arquitetônico como patrimônio compreende também a memória do trabalho, pois, como antigo local de labor e produção, o espaço fabril ou ferroviário encontra-se associado aos encontros, afetos, aprendizados, processos de perda, labor e de luta (figura 3.8).



Figura 3.8 – Registro de greve operária na RFFSA, s/ data. Fonte: Acervo RFFSA.

Graça Filipe (2015, p. 130) explica que, nesses contextos de desindustrialização, “[...] há um reconhecimento do valor associado a sítios, espaços, saberes técnicos que foram descontinuados, há uma certa ruptura nesse processo de aplicação do saber técnico”. Referindo-se ao caso português, mas que também se pode perceber no contexto brasileiro, inclusive das oficinas, a autora comenta:

[...] não são apenas os engenheiros, os empresários que valorizam esses patrimônios, os edifícios industriais, sistemas técnicos, maquinaria etc. São muitos os próprios trabalhadores, operadores de máquina, administradores, que são conhecedores muitas vezes quase que de maneira empírica de certos processos produtivos, mais associados com a perda do trabalho, a perda do emprego, a perda da importância econômica e social. Quando fecham uma fábrica, quando se desativam unidades técnicas industriais, há de facto uma ruptura, há sentimento de perda muito grandes (FILIPE, 2015, p.130).

O trabalhador parece sentir orgulho de ter contribuído para o desenvolvimento ferroviário e lamenta seu declínio, defendendo a preservação dos vestígios das antigas empresas ferroviárias, pois foi fruto de seu labor. Uma situação de abandono do seu lugar de trabalho é “[...] um desleixo para com sua história de vida e também para com a do país. Indignação, angústia, autoestima são sentimentos que alimentam a dedicação de antigos trabalhadores pela preservação destes vestígios”

(Oliveira, 2020, p. 449). Muitas vezes, é a dedicação dessas pessoas que leva à preservação de documentos, objetos, edifícios e acervos, pois significa resguardar também a memória de seu próprio esforço e labor. Mas também outras pessoas vivenciaram e fizeram parte do acontecimento das ferrovias e reconhecem nos lugares simbólicos desse tempo sua importância:

[...] Por sua vez, para aquelas gerações que dependiam das estradas de ferro para o transporte entre cidades do interior do país, ou mesmo para percorrer grandes distâncias entre as regiões do país (...). A expectativa dos passeios de fins de semana ou de férias, as viagens para rever membros da família, os cansativos deslocamento a trabalho, as longas esperas pelo trem ou traslados de horas sentados numa poltrona, a vista interminável das fazendas e sítios ao longo da via, o sabor dos alimentos vendidos nos carros, os incômodos incidentes ao longo da viagem, os despachos de bagagens ou mercadorias: todas estas imagens e sensações são conformadas em lembranças dos antigos passageiros. (OLIVEIRA, 2020, p. 450)

São memórias que podem ajudar a compreender questões da sociedade contemporânea que têm a ver com a história da exploração da atividade laboral, dos problemas ambientais e de conjunturas de crises sociais e econômicas. Tudo isso, devendo estar conectado às dinâmicas sociais atuais, pois compreende-se estes lugares “[...] não meramente como objetos que se encerram num discurso expositivo, mas também para que essas pessoas intervenham nesse processo” (Filipe, 2015, p.131).

De acordo com as entrevistas realizadas, as percepções de valor parecem não se refletir na atual apropriação do conjunto, haja vista que, mesmo sendo um uso similar ao original, não faz parte do cotidiano da população local. Os relatos trazem lembranças do tempo da RVC/RFFSA, das vivências que se davam ora através do trabalho, ora pelo convívio social, momentos em família, movimentos e lutas políticas e de classe⁴⁴, das histórias assombrosas que envolvem acidentes, descaso, das lendas, dada a dimensão do conjunto a imaginação torna-se campo fértil.

Pode-se dizer que, como explica Michel de Certeau (1998, p. 187), existe uma constante anulação da cidade na qual “[...] os relatos e as lendas que povoam o espaço urbano como habitantes de mais ou a mais” vivem ameaçados, assim como os lugares onde vivem, pois essas narrativas se escondem hoje “nos cantos dos bairros, das famílias ou dos indivíduos” (Ibid., p. 189). Para o autor, só se pode habitar lugares povoados por lembranças, são estas que os conectam às pessoas.

A dispersão dos relatos indica já a do memorável. De fato, a memória é o antimuseu: ela não é localizável. Dela saem clarões nas lendas. Os objetos também, e as palavras, são ocos. Aí dorme um passado, como nos gestos cotidianos de caminhar, comer, deitar-se, onde dormitam revoluções antigas. A lembrança é somente um príncipe encantado de passagem, que desperta, um momento, a Bela-Adormecida-no-bosque de nossas histórias sem palavras. ‘*Aqui, aqui era uma padaria*’; ‘*ali morava a mãe Diçuis*’. O que impressiona mais, aqui, é o fato de os lugares vividos serem como presenças de ausências. O que se mostra designa aquilo que não é mais: ‘*aqui vocês veem, aqui havia...*’, mas isto não se vê

⁴⁴ Pode-se ler mais sobre os trabalhadores da ferrovia cearense e movimentos operários em: Em N. Almeida, *Os ferroviários na cartografia de Fortaleza: rebeldes pelos caminhos de ferro* (2009)

mais. Os demonstrativos dizem do visível suas invisíveis identidades: constitui a própria definição do lugar, com efeito, ser esta série de deslocamentos e de efeitos entre os estratos partilhados que o compõem e jogar com essas espessuras em movimento. (CERTEAU, 1998, p. 189).

Ao mesmo tempo, são os resquícios materiais que também evocam memórias e significados para a comunidade. Em um exemplo, o autor conta sobre antigas estruturas góticas de Notre-Dame, as quais foram guardadas no subsolo de um imóvel, de tal modo que lá permaneceram esquecidas: “[...] esses ‘espíritos’, também quebrados, não falam nem tampouco veem. É um saber que se cala. Daquilo que se sabe, mas se cala, só circulam ‘entre nós’ meias-palavras.” (Ibid., p. 189). São histórias à espreita, em estado de latência e, no caso das Oficinas do Urubu, é devido à sua permanência física no espaço urbano que tantos ainda acessam esse lugar de memória, de história, de questões sociais e culturais, trazendo-o de volta à “superfície”, tornando-o novamente palpável.

Nesse sentido, não se pode deixar de mencionar a questão do **valor de uso** que, por um lado, existe para os atuais funcionários da empresa Transnordestina, importante para a população que ali trabalha, inclusive com alguns ex-funcionários da antiga RFFSA. Por outro lado, há que se considerar que, em um bairro não mais industrial e agora tomado pelo uso residencial, comercial e de serviços, esse valor de uso passa a ser uma interrogação. Além do que, trata-se de um terreno de grandes dimensões, sendo assim subutilizado, já que não se necessita de tamanha estrutura para a atividade atual.

Alguns entrevistados, após o cessar das atividades da RFFSA sequer voltaram a frequentar o lugar, deixando inclusive de residir no bairro. Já moradores da área, que não têm mais relação de trabalho com o atual uso, relatam segregação e negligência para com a população local, pois o terreno é pouco aproveitado, configurando mais um espécie de barreira, intransitável, gerando diversas situações precárias em suas imediações, quando há uma demanda de outros equipamentos e usos para a comunidade, como de lazer, cultura, cursos técnicos, profissionalizantes e universitários nas proximidades. Nota-se que, quando um uso não está servindo ao diálogo com a população, acaba se desconhecendo também o próprio edifício e sua história, podendo inclusive vir a ser um entrave à preservação do lugar.

De acordo com Riegl (2014, p. 68), “[...] diante de uma obra útil nos sentiremos mais ou menos impedidos e incomodados se esse tipo de obra não apresentar o valor atual esperado”. O autor recomenda a necessidade de se fazer concessões que permitam a aptidão de certas obras para circulação e manipulação humanas, pois o uso contribui para a percepção das outras qualidades.

Ainda no que se refere à conservação da matéria concreta, não se pode deixar de lado o **valor cultural**. Conforme José Pessoa (2015) explica, é necessária uma “nova apropriação”, dada através de uma reflexão no sentido de entender também as raízes culturais que fizeram parte do lugar. No caso das Oficinas do Urubu, pode-se identificar aspectos culturais no âmbito de sua arquitetura e de sua história, mas, principalmente, no que se refere às dinâmicas à sua volta. Para a população local, as manifestações culturais são parte do seu cotidiano, inclusive associando nomes ao conjunto ferroviário, como é o caso do Bloco do Urubu Encantando, além do esforço por parte dos moradores e dos ex-trabalhadores de conservar registros, matérias de jornal, etc.

David Throsby (2019, p. 203 – tradução nossa) explica que tal valor “[...] pode ser identificável pelas componentes estéticas, simbólicas, sociais, históricas, educacionais e científicas. (...) semelhante à especificação de critérios para julgar o significado cultural de edifícios ou sítios”. Mas, para o autor, há também uma problemática nessa atribuição, pois o juízo sobre o significado cultural ou o nível de valor cultural de um bem patrimonial é subjetivo. Dessa forma, deve-se atentar para que os meios de avaliação sejam de fato eficientes e transparentes.

Atrelado aos valores de uso e de cultura, há também o **econômico**, ao qual tem que ser conferida especial atenção, para que não prevaleça em detrimento de outras abordagens de avaliação. Throsby (2019) explica que o capital cultural gera também valor econômico, seja como mercadoria, quando um edifício histórico pode ser vendido, ou como um equipamento, que turistas pagam para visitar.

[...] O valor de uso para indivíduos, famílias ou empresas se dá através do consumo direto de serviços patrimoniais. Pode ser experimentado, por exemplo, através da propriedade de bens patrimoniais, ou da fruição dos serviços de um bem patrimonial (viver numa casa patrimonial ou trabalhar num edifício histórico). Tais valores refletem-se em processos de mercado, e podem ser observados em várias transações financeiras. O valor de utilização direta do patrimônio também acresce aos turistas que visitam sítios culturais, medido por variáveis como as taxas de entrada. (THROSBY, 2019, p. 201 – tradução nossa)

No contexto mundial contemporâneo, o Patrimônio Industrial constitui um atrativo para a cultura que está em crescimento, resultando na proposição de projetos voltados, principalmente, ao turismo. Para o autor, este pode ser considerado como a indústria do século XXI, que encontra grande potencial nesse tipo de patrimônio edificado, o que lhe confere também um caráter econômico (Throsby, 2019). Tal discussão, voltada para o valor cultural e econômico do turismo de antigos ambientes fabris e ferroviários parece ser mais pertinente nos contextos dos países europeus e alguns outros, onde seus monumentos possuem grande apelo turístico e econômico. Tal situação nem sempre se reflete nas cidades brasileiras, mas já existem iniciativas projetuais nesse sentido as quais devem ser objeto de atenção, para que não se ignorem os valores pautados pelas comunidades locais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Caminho de ferro, mandaram arrancar. Velho maquinista com seu boné. Lembra o povo alegre, que vinha cortejar. Maria-fumaça não canta mais. Para a moça, as flores, janelas e quintais. Na praça vazia, um grito, um ai. Casas esquecidas, viúvas nos portais”

(Ponta de Areia, canção de Milton Nascimento)

Compreende-se, com essa pesquisa, que a morfologia de uma cidade está em contínua transformação, seja pelas atividades e usos que ali se dão, seja pelas dinâmicas geradas por seus habitantes e/ou transeuntes. A cidade é, portanto, lugar de trocas, vivências, e também de memórias, às quais se tem acesso sempre que se depara com um objeto de outra época. Nesse sentido, o patrimônio cultural edificado nada mais é que parte da dinâmica citadina e está ligado aos seus processos históricos, sociais, culturais e econômicos. Ou seja, com o desenvolvimento de algumas atividades, se dá o crescimento e a urbanização de determinadas áreas e, do mesmo modo, o declínio desses usos também gera impactos nesse lugar.

A abordagem historiográfica sobre a zona oeste de Fortaleza, onde se instalou sua primeira área industrial de fato, demonstra as transformações urbanas ocasionadas pela modernização de determinadas atividades e usos. Tendo origem no Centro, a implantação de edifícios fabris e estradas de ferro seguiu no sentido oeste da cidade, resultando na urbanização dessa área. As cartografias analisadas no primeiro capítulo tornam possível visualizar claramente como a lógica industrial e ferroviária influencia na forma e no direcionamento urbano, impulsionando a ocupação de áreas antes periféricas e suburbanas. Com a inserção das fábricas, desenvolve-se, portanto, toda uma teia de atividades e serviços que servem à população operária e ao bairro em geral.

Quando do período de desinvestimento nas ferrovias brasileiras, assim como da descentralização da atividade secundária, transferida da zona oeste de Fortaleza para outras áreas da região metropolitana, consequência das diretrizes econômicas à época, muitos edifícios industriais, de médio e grande porte passaram a enfrentar processos de obsolescência e abandono. Dessa forma, alterou-se a configuração dessa área da cidade, não só devido ao deslocamento da atividade industrial, mas também da oferta de trabalho e de trabalhadores que deixaram essas zonas industriais mais antigas.

Nota-se que estas transformações produziram um processo de fragmentação na paisagem urbana. Novas localidades atraíram as fábricas antes localizadas na zona oeste, entretanto, ao invés de resolver os conflitos urbanos ali presentes, o deslocamento da atividade industrial observado nessa

área acabou por torná-la esvaziada e empobrecida. Os impactos são diversos: na economia, a desvalorização do entorno; no meio social, o surgimento de áreas inseguras e marginalizadas; na cultura, a redução das manifestações locais; no ambiente construído, os diversos edifícios abandonados, subutilizados ou demolidos; na história, o apagamento de memórias e ausência de vínculo da população com o passado dessas áreas e seus edifícios. A degradação desses ambientes resulta em situações indesejáveis para o espaço urbano, como o desaparecimento de edifícios outrora importantes para a cidade e hoje relevantes em termos de memória coletiva de um lugar.

Há que se considerar que, apesar do aumento no número de estudos e até mesmo de intervenções no que se refere ao patrimônio industrial ferroviário, em muitos lugares essa temática ainda é negligenciada e diversas estruturas históricas permanecem sendo descaracterizadas e demolidas. Continua-se a subtrair da cidade uma arquitetura capaz de falar por si, mas que se encontra desconectada das dinâmicas urbanas. E, se vêm sendo desenvolvidas distintas pesquisas acerca do tema, pode-se dizer que é, em grande parte, devido a este importante legado material que se faz presente em paisagens urbanas e rurais. Todas as estruturas edificadas, parte da história ferroviária e industrial, representam não somente o desenvolvimento das cidades brasileiras, mas também um lugar de trabalho, de convivência e sociabilidade, de encontro, de aprendizado, de lutas e movimentos sociais, de desenvolvimento tecnológico e mudanças.

Tendo em vista ainda que existe um empenho em selecionar e promover determinados bens simbólicos como representativos de uma identidade, levando à exclusão outras manifestações representativas da história e cultura de muitas cidades⁴⁵, foi que se procedeu a escolha da arquitetura industrial e ferroviária como objeto dessa pesquisa. Frequentemente esquecidos e negligenciados, esses bens se encontram em condição de invisibilidade. A complexidade que envolve essa arquitetura e tudo aquilo que se relaciona a ela mostra fragilidades que tornam cada vez mais urgente e necessário o desenvolvimento de novas reflexões, abordagens e análises acerca desses bens. Um grande desafio que se coloca ao campo da conservação do patrimônio no século XXI é o de demonstrar sua relevância para a sociedade ou sociedades a que servem.

Tomando as Oficinas do Urubu como objeto de estudo, questionou-se qual a importância desse conjunto e até que ponto seu atual uso contribui para sua valoração, se dialoga ou não com seu entorno e habitantes. Nesse contexto, as oficinas são como reminiscências de uma arquitetura

⁴⁵ Segundo Flávio Carsalade (2007, p. 198): “[...] não cabe mais considerar o artístico desvinculado da sociedade, pois, assim, ele não se legitima como patrimônio coletivo. Não cabe mais considerar apenas o histórico, especialmente se essa história for apenas a história das elites. Não cabe o congelamento do documento histórico se a sociedade não se apropriar e usar esse bem para a formação de sua identidade coletiva e o exercício de sua cidadania. Não cabe privilegiar a cultura se a ela não incorporarmos o lastro histórico, a sustentabilidade e o entendimento de seu caráter dinâmico.”

ferroviária que permanece reagindo às intempéries, deixando ecoar uma história que ainda se torna perceptível para quem segue vestígios do que já não se vê ou que se esconde. A situação em que se encontra atualmente o entorno e as oficinas mostra um certo descaso e desinteresse em preservar esse e outros conjuntos, herança do patrimônio industrial e ferroviário da cidade e, enquanto se percebe a desconfiguração dessa paisagem, também vêm-se novos usos e dinâmicas que não devem ser desconsiderados.

Entende-se ainda que tais edifícios, para além da sua materialidade, abarcam traços da história social, cultural e econômica da cidade. Se, por um lado, a sociedade moderna ligada ao trabalho valoriza a técnica, o maquinário, a feitura das coisas e seus produtos materiais, observam-se, paralelamente, processos de esquecimento, de “apagamento” da memória do trabalhador, de seus gestos, de seus corpos, antes presentes nesses espaços de convívio e trabalho. Observa-se que esse legado da sociedade moderna precisa ser entendido em uma perspectiva de salvaguarda e conservação, pois servem como testemunho para enriquecer a educação, a cultura, e a sociedade como um todo.

Vive-se hoje tempos em que as políticas públicas se empenham muito mais em esconder ou destruir, ou ainda permitir a destruição do patrimônio edificado, do que desenvolver instrumentos de engajamento da população para com esse mesmo patrimônio e seus valores, de modo que possa vir a garantir uma preservação democrática, participativa e, portanto, mais eficaz. Por outro lado, como se percebe, a produção acadêmica/científica vem se empenhando em compreender a realidade brasileira e acompanhar o debate internacional acerca do tema, já que não existe uma carta de princípios nacionais, que integre preceitos da Carta de Veneza, assim como os demais documentos internacionais. Necessita-se de uma referência mais adequada e atual, alinhada ao contexto brasileiro, pois aqui se verifica uma situação crescente e legítima, relacionada àquilo que é considerado um bem de interesse cultural (Kuhl, 2009).

Ainda assim, vê-se que as discussões contemporâneas sobre o patrimônio cultural têm avançado consideravelmente, com intuito, parece, de gerar processos de conservação mais democráticos e sustentáveis. Nesse sentido, a pesquisa tratou de conceitos e pautas de valoração de acordo com a realidade dos países latino-americanos, abordando questões que dizem respeito a esta arquitetura, como traços de descontinuidade, fragmentação e, por vezes, de desvalorização da própria cultura. E, com isso, concluiu-se que se deve passar por uma etapa de conhecimento da própria história para então descobrir valores próprios e fortalecer os processos de preservação da arquitetura brasileira.

Esse debate leva a uma nova perspectiva que aponta para a importância dos valores intangíveis nessa análise, como o de memória e o social. O que se compreende do panorama histórico, da análise do objeto de estudo e da reflexão teórica aqui desenvolvidos é que se deve atentar para os laços e conexões entre o patrimônio construído e o contexto do lugar, trabalhando com as nuances do planejamento das cidades, do desenvolvimento econômico, das práticas culturais e sociais, etc. E, ainda, compreender igualmente que a questão do valor patrimonial é também científica, exigindo o conhecimento técnico especializado.

No caso das Oficinas do Urubu, os valores que a população e agentes envolvidos atribuem a elas se encontram, por vezes, latentes e adormecidos, mas são novamente estimulados e reconhecidos quando se toma contato com a existência desse lugar. Constatou-se então que são facilmente percebidos aqueles de caráter histórico, arquitetônico, científico, tecnológico e de pesquisa. Outros se apresentam em algumas nuances, como o de uso e o cultural. Por fim, resiste fortemente o valor de memória, mas não facilmente, já que sobrevivem nas relações afetivas de seus antigos trabalhadores ferroviários e familiares, mas nem sempre são evocados pelos moradores do entorno. Acredita-se ser necessário compreender mais profundamente a relação com a população que ali reside, os significados que o conjunto possui, e como ele poderia fazer parte e se somar à comunidade, resgatando e simplificando valores tradicionais da história, ciência, arte, fazendo uma ponte com aqueles de memória, de cultura e de uso.

Deve-se ainda atentar para que, além das qualidades identificadas no conjunto, a arquitetura deve ter uma função, um uso. O que fazer então quando esse uso já não condiz mais com a realidade local? Assim, percebe-se que os bens industriais e ferroviários revelam, nas suas diversas dimensões e valores, uma rica história, arquitetura, memória, se fazendo urgente entender como lidar com essas estruturas na contemporaneidade. O que se constata até então, em relação ao objeto de estudo, é que seu isolamento perpetua o descaso para com o patrimônio industrial e ferroviário da cidade.

A partir do que acontece hoje, e dos valores atribuídos a esse patrimônio, tanto do ponto de vista do especialista como da comunidade, se abre espaço para se questionar o que tem ocorrido e o que pode ser feito em termos de conservação, reuso e engajamento com essas edificações históricas. Nesse sentido, como ignorar o valor das Oficinas do Urubu? Pois, diante da inação relacionada a este e a outros conjuntos industriais, uma paisagem se apaga e, com ela, as fontes primordiais de memórias e da história da cidade. Portanto, a proposição de atividades que promovam sua preservação como edificação e memória pode apresentar-se como uma importante oportunidade e alternativa para a criação de um novo equipamento para a cidade, trazendo a possibilidade do

reuso. Com isso, além de receber tratamento e cuidados, tem-se a oportunidade de que tais estruturas sejam reabsorvidas pelo tecido urbano, constituindo uma nova fase no desenvolvimento espacial, preservando a memória do passado.

Nesse sentido, questiona-se se o atual uso das Oficinas contribui de fato para sua preservação, quando se pode pensar em possibilidades de adaptação e conversão de uso das estruturas edificadas e dos espaços livres, como forma de reverter o quadro de degradação de determinadas áreas da cidade, mediante a criação de espaços e equipamentos públicos que promovam a continuidade urbana e a diversificação de usos e usuários.

REFERENCIAS

MELO, Alcilia. Notas sobre métodos para a pesquisa arquitetônica patrimonial. *Revista Projetar: Projeto e Percepção do Ambiente* v.4, n.3, 2019.

_____. Tectônica do patrimônio industrial moderno: Fábrica da Bombril Nordeste, em Abreu e Lima [PE]. *Labor & Engenho*, v.12, n.3, p.378-391, Campinas, 2018.

AMORA, Zenilde. Indústria e espaço no Ceará. In BORZACCHIELLO, José; CAVALCANTE, Tércia; DANTAS, Eustógio. *Ceará: um novo olhar geográfico* (pp. 367-379). Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005.

AMORIM, Luiz. *Obituário Arquitetônico Pernambuco Modernista*. Recife: Editora UFPE, 2007.

ANDRADE, Margarida. Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810 - 1933. *Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo*, São Paulo, 2012.

_____. Onde moram os operários? Vilas operárias em Fortaleza: 1920 – 1945. *Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal da Bahia*, Salvador, 1990.

ARAGÃO, Elizabeth. *A trajetória da indústria têxtil no Ceará: o setor de fiação e tecelagem 1880 – 1950*. Núcleo de Documentação Cultural – NUDOC. Coleção Estudos Históricos. n. 2. Fortaleza, 1989.

AVRAMI, Erica; MASON, Randall. Mapping the Issue of Values. In: AVRAMI, Erica et al. (editors). *Values in Heritage Management: Emerging Approaches and Research Directions*. Los Angeles, California: The Getty Conservation Institute, 2019. Disponível em: <<https://www.getty.edu/publications/heritagemanagement/>>. Acesso em: jun. 2022.

BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Vol. 1. 3 ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

BUCKLEY, Kristal. Heritage Work: Understanding the Values, Applying the Values. pp.50-65. In: AVRAMI, Erica et al. (editors). *Values in Heritage Management: Emerging Approaches and Research Directions*. Los Angeles, California: The Getty Conservation Institute, 2019. Disponível em: <<https://www.getty.edu/publications/heritagemanagement/>>. Acesso em: jun. 2022.

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. 2 ed. Tradução Diogo Mainardi. Companhia das Letras, 1990.

CÂNDIDO, Tyrone. Os trilhos do progresso: episódios das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). *Trajeto Revista de História UFC*, vol. 1, nº 2, pp. 83-101. Fortaleza, 2002.

CARSALADE, Flávio. *A pedra e o tempo: arquitetura como patrimônio cultural*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

_____. Desenho contextual: uma abordagem fenomenológico-existencial ao problema da intervenção e restauro em lugares especiais feitos pelo homem. *Tese de Doutorado – Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia*, Salvador, 2007.

CASTRO, José Liberal. O centenário de Emílio Baumgart, 20 nov 1989. *Comunicação apresentada na Reunião Anual dos Membros do Comitê Brasileiro de História da Arte*. São Paulo, 1989.

_____. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade de Fortaleza. *Revista do Instituto do Ceará*, pp. 43-90. Fortaleza, 1994.

CAVALCANTI, Emanuel. Cidades vacantes, cidades expectantes: produção e transformação dos vazios urbanos em Fortaleza (2000 – 2018). Tese de Doutorado – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.

_____. Os vazios urbanos industriais na cidade contemporânea: o caso de Fortaleza-CE. *Anais XVIII Enanpur Natal*. 27 a 31 de maio, pp. 1-23. 2019.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. Tradução Luciano Vieira Machado. 6. ed. São Paulo: Estação da Liberdade: Ed. UNESP, 2017.

CUSTÓDIO, Jorge. [Entrevista concedida a] Telma Bessa Sales. p. 43-70, 2015. In: MATOS, Ana Cardoso; SALES, Telma Bessa; RODRIGUES, Ronaldo André. *Conversando sobre Patrimônio Industrial e outras histórias: palavras, espaços e imagens*. Sobral: Edições UVA, 2018.

DANTAS, Eustógio; SILVA, José Borzacchiello. A formação histórica da metrópole e principais tendências de desenvolvimento. *Como anda Fortaleza*. Vol. 5, pp. 1-36. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. 3ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

DIÁRIO CARIOCA. *Oficinas Modelo da Rede de Viação Cearense*. 8 de novembro de 1931. Biblioteca Digital Nacional, ed. 01035. Rio de Janeiro, 1930.

DIÓGENES, Beatriz. *Arquitetura e Estrutura: o uso do concreto armado em Fortaleza*. Fortaleza: SECULT/CE, 2010.

_____. Dinâmicas urbanas recentes da área metropolitana de Fortaleza. *Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo*, São Paulo, 2012.

FERREIRA, Benedito. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930. Projeto História do Ceará, Política, Indústria e Trabalho 1930-1964. Núcleo de Documentação Cultural – NUDOC, Projeto História do Ceará: Política, Indústria e Trabalho*. Fortaleza, 1984.

FILIPE, Maria da Graça. [Entrevista concedida a] Telma Bessa Sales. p. 125-142, 2015. In: MATOS, Ana Cardoso; SALES, Telma Bessa; RODRIGUES, Ronaldo André. *Conversando sobre Patrimônio Industrial e outras histórias: palavras, espaços e imagens*. Sobral: Edições UVA, 2018.

FONSECA, Roger. Escritório Técnico Emílio H. Baumgart: escola de concreto armado e arquitetura modernista brasileira. *Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília*, Brasília, 2016.

FORTALEZA. *Ata da 72ª reunião da Comissão Permanente de Avaliação do Plano Diretor*. 11 nov 2015. Fortaleza, 2015.

_____. Lei nº 062. *Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza e dá outras providências*, 02 fev 2009. Fortaleza, 2009.

_____. *Plano Local de Habitação de Interesse Social de Fortaleza*, nov. 2010. Fortaleza, 2010.

_____. *Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade Fortaleza 2040: relatório urbanístico e seus propósitos*. 31 jul 2016. Fortaleza, 2016.

GIRÃO, Raimundo. *História Econômica do Ceará*. 2 ed. Fortaleza: Casa José de Alencar Programa Editorial, UFC, 2000.

ICOMOS. *The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance*, 1999. Disponível em: <https://australia.icomos.org/wp-content/uploads/BURRA_CHARTER.pdf>. Acesso em: jul. 2022.

ICOMOS. *The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance*, 2013. Disponível em: <<http://australia.icomos.org/wp-content/uploads/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31.10.2013.pdf>>. Acesso em: jul. 2022.

ICOMOS; TICCIH. *The Dublin Principles: Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes*, nov. 2011. Disponível em: <<https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>>. Acesso em: jul. 2022.

IPHAN. *Inventário Sumário do Patrimônio da RFFSA no Ceará*. Técnico responsável: Márcio Brás. Fortaleza, 2008.

IPHAN. *Lei 11.483*. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. 31 de maio 2007.

IPHAN. *Portaria Iphan nº17*. Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. 19 de abril 2022.

KUHL, Beatriz. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: FAPESP, 1998.

_____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*. 2. Ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2018.

LE CORBUSIER. A Carta de Atenas [versão de Le Corbusier: tradução de Rebeca Scherer]. *Estudos Urbanos*. São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1993.

LEITÃO, Cláudia. Jacarecanga. *Coleção Pajeú*. Fortaleza: Secultfor, 2015.

LIMA, Assis. Otávio Bonfim: exemplo de legado ferroviário. *Arquivo Assis Lima Acervo Histórico*. 5 mar. 2021. Disponível em: <<https://assislima.com.br/2021/03/05/otavio-bonfim-exemplo-de-legado-ferroviario/>>. Acesso em: ago. 2022.

LIMA, Luiz. *A indústria na zona da Francisco Sá*. Fortaleza, 1971.

MACKAY, Richard. Values-Based Management and the Burra Charter: 1979, 1999, 2013. pp. 110. In: AVRAMI, Erica et al. (editors). *Values in Heritage Management: Emerging Approaches and Research Directions*. Los Angeles, California: The Getty Conservation Institute, 2019. Disponível em: <<https://www.getty.edu/publications/heritagemanagement/>>. Acesso em: jun. 2022.

MARTINS, José. Martins. Immanuel Wallerstein e o sistema-mundo: uma teoria ainda atual? *Iberoamérica Social: revista-red de estudios sociales* (V), pp. 95-108. 2015. Disponível em: <<http://iberoamericasocial.com/immanuel-wallerstein-e-o-sistema-mundo-uma-teoria-ainda-atual/>>. Acesso em: jun. 2022.

MENDES, José. [Entrevista concedida a] Telma Bessa Sales. p. 23-42, 2015. In: MATOS, Ana Cardoso; SALES, Telma Bessa; RODRIGUES, Ronaldo André. *Conversando sobre Patrimônio Industrial e outras histórias: palavras, espaços e imagens*. Sobral: Edições UVA, 2018.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. *Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente*. pp. 1819 - 1834. Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011. Disponível em: <<http://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/paper/viewFile/313/234>>. Acesso em: Ago, 2020.

MIRANDA, Danilo. Cidadela, Cidadão, Cidadania. In VAINER, André; FERRAZ, Marcelo (Orgs.). *Cidadela da liberdade: Lina Bo Bardi e o Sesc Pompeia* (pp. 10-11). São Paulo: Edições Sesc SP, 2013.

OLIVEIRA, Eduardo. O patrimônio do transporte ferroviário no Brasil: contribuições da arqueologia industrial ao registro e preservação do sistema ferroviário, pp. 415-458. In: OLIVEIRA, Eduardo. (org.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. Série TICCIH-Brasil, Novas perspectivas, v. 2. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020.

OLIVEIRA, Eduardo; DELVIZIO, Ivanir; LATTANZI, Jéssica. Levantamento da terminologia de cartas patrimoniais. pp. 149-210. In: OLIVEIRA, Eduardo. (org.). *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho: balanços teóricos e metodologias numa perspectiva multidisciplinar*. Série TICCIH-Brasil, Novas Perspectivas, v. 1. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.

OLIVEIRA, Eduardo; SANTOS, Priscila; SILVA, Rafaela. O método “Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP)” aplicado aos bens industriais ferroviários. pp. 277-306. In: OLIVEIRA, Eduardo. (org.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. Série TICCIH Brasil, novas perspectivas, vol. 1. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.

ORWELL, George. *1984*. 1 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

PAIVA, Ricardo. A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da Região Metropolitana de Fortaleza. *Tese de Doutorado – Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo*. São Paulo, 2011.

PEREIRA JUNIOR, Edilson. Dinâmicas territoriais no Ceará e na Região Metropolitana de Fortaleza - um olhar orientado pelo processo de industrialização. p. 76-109. in: COSTA, Maria Clélia Lustosa; PEQUENO, Renato. *Fortaleza: transformações na ordem urbana*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015.

_____. Espaço, industrialização e acumulação capitalista: uma abordagem para o Nordeste do Ceará. *Mercator – Revista Geográfica da UFC*, ano 2, n 4. Fortaleza, 2003.

_____. *Território e economia política: uma abordagem a partir do novo processo de industrialização no Ceará*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.

PEREIRA, José; MUNIZ, Túlio. *Os descaminhos de ferro do Brasil*. Vol. 1. Fortaleza: Associação de Estudos e Pesquisa da Subjetividade (AEPS) Expressão Gráfica Editora, 2011. 150 p.

_____. *Os descaminhos de ferro do Brasil*. Vol. 2. Fortaleza: Associação de Estudos e Pesquisa da Subjetividade (AEPS) Printex Editora LTDA, 2012. 200 p.

PESSÔA, José. A arquitetura como documento. In ROSSA, W.; RIBEIRO, M. (Orgs.). *Patrimônios de influência portuguesa: modos de olhar*. Coimbra: Imprensa Universitária, 2015.

QUEIROGA, Eugênio. Do vazio ao espaço público: requalificando paisagens, reestruturando territórios. *Paisagem e Ambiente*, n. 28, p. 21-40, 30 dez. São Paulo: FAU, 2010.

RUFINONI, Manoela. Preservação e Restauro Urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural. *Tese de Doutorado - Universidade de São Paulo*. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013.

_____. Valorização e musealização da paisagem industrial napolitana: o parque urbano de Bagnoli. *Revista arq.urb*, n. 3, p. 72-86. Universidade de São Judas Tadeu, 2010.

SILVA, José Borzacchiolo. A Região Metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, José Borzacchiolo; CAVALCANTE, Tércia; DANTAS, Eustógio. (Org.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

SOUZA, Cláudia. Do cheio para o vazio: metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos. *Dissertação de Mestrado – Universidade Técnica de Lisboa*. Lisboa, 2010.

SOUZA, Maria Salete. *Fortaleza: uma análise da estrutura urbana*. Fortaleza: IOCE, 1978.

THROSBY, David. Heritage Economics: Coming to Terms with Value and Valuation. In: AVRAMI, Erica et al. (editors). *Values in Heritage Management: Emerging Approaches and Research Directions*. Los Angeles, California: The Getty Conservation Institute, 2019. Disponível em: <<https://www.getty.edu/publications/heritagemanagement/>>. Acesso em: jun. 2022.

UNESCO. *Unesco Culture for Development Indicators: Methodology Manual*. 2014. Disponível em: <https://en.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/cdis_methodology_manual_0_0.pdf>. Acesso em: ago. 2022.

TICCIH. *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, jul. 2003. Disponível em: <<https://ticcih.org/about/charter/>>. Acesso em: jan. 2021.

WAISMAN, Marina. *O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos*. São Paulo: Perspectiva, 2013.