

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ENGENHARIA DE SÃO CARLOS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ARQUITETURA FERROVIÁRIA E INDUSTRIAL: O CASO DAS CIDADES DE SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA [1875-1930]

DANIELLE COUTO MOREIRA

ORIENTADORA:
PROF. DR. TELMA DE BARROS CORREIA

DISSERTAÇÃO APRESENTADA A ESCOLA DE ENGENHARIA DE SÃO CARLOS
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, COMO PARTE DOS REQUISITOS PARA
OBTENÇÃO DO TÍTULO DE MESTRE EM ARQUITETURA E URBANISMO

SÃO CARLOS, JUNHO DE 2007

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTES TRABALHOS, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Capa: ilustração de Danielle Couto Moreira (2007).

Contra-capas: montagem da autora a partir do catálogo de ladrilhos da Cia. Pantaleone Arcuri & Spinelli.

**Ficha catalográfica preparada pela Seção de Tratamento da
informação do Serviço de Biblioteca – EESC/USP**

M838a Moreira, Danielle Couto
Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das
cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora [1875-1930]
/ Danielle Couto Moreira; orientadora Telma de Barros
Correia. - São Carlos, 2007.

Dissertação (Mestrado-Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em
Teoria
e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de
Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo,
2007.

1. Indústrias (Arquitetura). 2. Arquitetura fabril.
3. Arquitetura ferroviária. 4. Habitação operária.
5. Patrimônio industrial. I. Título.

A Isabella e Ralf.

AGRADECIMENTOS

A Profa. Dra. Telma de Barros Correia pela orientação e exemplo.

A **CAPES** – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior.

Às professoras membros da banca examinadora Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kuhl e Profa. Dra. Maria Ângela Bortolucci pelo incentivo e atenção.

Aos funcionários da EESC-USP, em especial do Departamento de Arquitetura e Urbanismo.

Aos amigos ferroviários e colaboradores Benito Mussolini Grassi e Manoel Marcos Monachesi que dividiram comigo suas lembranças.

A todos moradores de ex-vilas operárias que, sem restrição, abriram suas casas: Margarida Carvalho, Vânia Maria Moreira Ronzani, Maria José do Nascimento, Maria Soares de Albuquerque Adário e Lacir de Almeida Reis.

Aos meus pais pelo apoio e confiança.

Ao Prof. e arquiteto Ralf Flôres por sua colaboração nos levantamentos de campo e pelas conversas inesgotáveis sobre arquitetura.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO I . CIDADE INDÚSTRIA E ECLETISMO	19
1.1. A CIDADE COMO ESPAÇO DE MODERNIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO O caso mineiro: São João del-Rei e Juiz De Fora	21
1.2. O ECLETISMO E O NOVO CENÁRIO URBANO DE MINAS GERAIS: São João del-Rei e Juiz de Fora	40
CAPÍTULO II . ARQUITETURA FERROVIÁRIA	59
2.1. ARQUITETURA FERROVIÁRIA: A CONSTRUÇÃO DE UMA LINGUAGEM	61
2.1.1. A composição dos edifícios principais	71
2.1.2. As demais construções ferroviárias: depósitos, armazéns e oficinas	78
2.2. ARQUITETURA FERROVIÁRIA EM SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA	84
2.2.1. Arquitetura ferroviária em São João del-Rei: o caso do Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas	88
2.2.2. Arquitetura ferroviária em Juiz de Fora: os casos das estações ferroviárias das Estradas de Ferro Dom Pedro II e Leopoldina	106
CAPÍTULO III . ARQUITETURA FABRIL	123
3.1. A FÁBRICA: AFIRMAÇÃO DE UM TIPO ARQUITETÔNICO SÍMBOLO DA “ERA MODERNA”	125
3.2. ARQUITETURA INDUSTRIAL – CONDICIONANTES, MODELOS E TRANSPOSIÇÕES	135
3.3. A TRAJETÓRIA DAS INDÚSTRIAS EM JUIZ DE FORA E SÃO JOÃO DEL-REI	149
3.3.1. A Companhia Industrial São Joannense	149
3.3.2. A Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas	157
3.3.3. A Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli	168
3.3.4. A Fiação e Tecelagem Industrial Mineira	179
3.3.5. A Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz	187
3.3.6. A Fábrica de Tecidos São João Evangelista	193
CAPÍTULO IV . HABITAÇÃO OPERÁRIA	199
4.1. HABITAÇÃO OPERÁRIA	201
4.2. HABITAÇÕES OPERÁRIAS EMPREENDIDAS POR COMPANHIAS FERROVIÁRIAS EM SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA	219
4.3. HABITAÇÕES OPERÁRIAS EMPREENDIDAS POR COMPANHIAS INDUSTRIAIS EM SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA	227
4.3.1. A vila operária da Companhia industrial São joannense	227
4.3.2. A vila operária da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas	232
4.3.3. Ávila operária da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli	237
4.3.4. O núcleo fabril da Fábrica de Tecidos São João Evangelista	242

CAPÍTULO V . PATRIMÔNIO INDUSTRIAL	251
5.1. OS VESTÍGIOS INDUSTRIAIS NO CENÁRIO PATRIMONIAL	253
5.2. ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL: A CONSTRUÇÃO DE UMA DISCIPLINA	265
5.3. O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO CONTEXTO NACIONAL	272
5.4. REFLEXÕES SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NAS CIDADES DE SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA	280
CONSIDERAÇÕES FINAIS	295
REFERÊNCIAS	301

Trata da análise e reflexão acerca da arquitetura da era industrial empreendida nas cidades de Juiz de Fora e São João del-Rei, durante o período de 1875 a 1930. Constituíram objetos desta pesquisa estações ferroviárias, prédios fabris e vilas operárias erguidos nestas duas cidades que se sobressaíram em termos de representatividade em seus contextos. São eles: o Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas (1881) e algumas casas construídas para seus funcionários em São João del-Rei; as estações ferroviárias da Estrada de Ferro D. Pedro II, de Mariano Procópio (1875) e Central (1877-1906), e algumas casas para seus funcionários em Juiz de Fora; a estação ferroviária da Estrada de Ferro Leopoldina (1927) em Juiz de Fora; a Companhia Industrial São Joannense (1891) e sua vila operária em São João del-Rei; a Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas (1888) e sua vila operária (1925) em Juiz de Fora; a Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli (1895) e sua vila operária (década de 1910) em Juiz de Fora; a Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira (1885) em Juiz de Fora; a Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz (1914) em Juiz de Fora; a Fábrica de Tecidos São João Evangelista (1924) e seu núcleo fabril em Juiz de Fora. Estuda a arquitetura ferroviária e industrial em termos da forma arquitetônica, considerando a implantação das plantas fabris, de estações ferroviárias e vilas operárias, bem como a organização espacial e os aspectos formais destas edificações. Também foram estudadas em termos de inserção urbana e do impacto que provocaram no cenário sócio-cultural destas cidades na época de sua instalação, além da análise de seu papel nos contextos atuais. Verifica a presença de algumas tendências entre as tipologias estudadas, quanto aos aspectos formais e de organização espacial, e o predomínio da recorrência à linguagem do ecletismo como referência formal nestas construções. Observa também a necessidade de aprofundamento nas questões correlatas às práticas e políticas de preservação do patrimônio industrial nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora, ressaltando o aspecto incipiente das pesquisas sobre este tema no caso de Minas Gerais.

Palavras-chave: arquitetura fabril. arquitetura ferroviária. habitação operária. patrimônio industrial

ABSTRACT

This dissertation analyzes the architecture of the industrial age undertaken in the cities of São João del-Rei and Juiz de Fora, during the period from 1875 to 1930. The objects of this research were rail stations, factories and labor villages built in these two cities that stood out in their contexts. They are: the rail buildings of the Oeste de Minas Railroad (1881) and some workers' houses, in the city of São João del-Rei; the rail stations of D. Pedro II Railroad: Mariano Procópio Station (1875) and Central Station (1877-1906), and some workers' houses in the city of Juiz de Fora; the rail station of Leopoldina Railroad (1927) at Juiz de Fora; the Companhia Industrial São Joannense (1891) with its labor village at São João del-Rei; the Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas (1888) and its labor village (1925) at Juiz de Fora; the Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli (1895) and its labor village (1910) at Juiz de Fora; the Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira (1885) at Juiz de Fora; the Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz (1914) at Juiz de Fora; the Fábrica de Tecidos São João Evangelista (1924) and its company town at Juiz de Fora. The rail station architecture and industrial architecture were studied in terms of architectonic language, considering the implantation of the industrial buildings, rail stations and labor villages, the spatial organization and their configuration aspects. They were also studied in terms of urban insert, considering impacts that these buildings provoked in these cities at the time of their installation, as well as the analysis of their role in the current context. The presence of some tendencies was verified among the studied typologies, in terms of architectonic language and space organization, and also the predominance of the eclecticism language as architectural reference in these enterprises. The results clearly demonstrated the need of a more profound look on the questions that involve practices and politics of industrial heritage preservation in the cities of São João del-Rei and Juiz de Fora, emphasizing the incipient aspect of the researches about this subject in Minas Gerais.

Keywords: industrial architecture; railway station architecture; workers' house; industrial heritage

INTRODUÇÃO

Os principais elementos do novo complexo urbano foram a fábrica, a estrada de ferro e o cortiço. Em si mesmos, constituíam a cidade industrial...

(MUMFORD, 1998, p. 496)

Recentemente, tem-se assistido ao crescimento de um foco de interesse acadêmico no Brasil que, em consonância com as tendências internacionais, tem-se voltado para o intitulado "patrimônio industrial". No campo da arquitetura e do urbanismo, o que se vê é a intensificação das pesquisas que abordam esta temática, destacando-se o estudo dos centros onde o processo de industrialização se deu de maneira mais abrangente e intensiva. No entanto, sabemos que, no final do século XIX e início do XX, a industrialização e modernização adentraram o território nacional com um alcance, até então, inédito. Minas Gerais também passou pelo mesmo processo, desde as localidades recém formadas até a mais "barroca" das cidades. Portanto, além da tão explorada arquitetura colonial mineira, ou arquitetura barroca, nos deparamos com um extenso repertório de exemplares da arquitetura ferroviária e industrial erguidos em Minas Gerais durante o período que vai das últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX, e que se tornou objeto deste trabalho.

Entretanto, explorar este tema sob uma única abordagem – a da esfera patrimonial – nos pareceu insuficiente para fornecer respostas e questionamentos pertinentes para compreender o fenômeno. Mais do que isto, entender a arquitetura ferroviária e industrial no momento de sua idealização revelou-se uma chave anterior para a compreensão de qualquer questão contemporânea que envolvesse estes objetos. Portanto, pretendemos focar o estudo destes objetos como expressões de um processo maior do qual fizeram parte. Entre os resultados dos impactos deste gesto modernizador, destacaram-se os exemplares arquitetônicos signos desta era – a era industrial.

As transformações correlatas ao desenvolvimento industrial ocorridas na cidade brasileira têm sido estudadas na recente historiografia da arquitetura e urbanismo sob diferentes enfoques: a desconstrução da cidade colonial; a modernização da infra-estrutura urbana; os planos de expansão e reforma de cunho sanitaristas; as reformas da habitação; a renovação do gosto arquitetônico; a reestruturação das redes de cidades etc. Em termos das reformas da moradia, aborda-se a repressão a habitações precárias – cortiços, mocambos etc. – e a criação de dispositivos legais (códigos sanitários etc.), bem como iniciativas públicas e privadas de construção de conjuntos de casas higiênicas. Diante destas possibilidades de análise, este trabalho trata do estudo da arquitetura ferroviária e industrial em dois centros econômicos significativos para Minas Gerais na época, representados pelas cidades de São João del-Rei e de Juiz de Fora. Buscou-se analisar a forma e o impacto nestas cidades de prédios - estações, fábricas e moradias - erguidos por empresas industriais e ferroviárias, em um contexto de difusão da industrialização no período entre 1875 e 1930.

Indo além da análise restrita a um único caso, a possibilidade de podermos analisar a instauração de um mesmo processo em dois ambientes distintos pareceu-nos bastante instigante. Talvez esta atitude pudesse nos levar mais adiante em nossos questionamentos.

Embora na época se destacassem como dois importantes entrepostos comerciais da província, temos, de um lado, São João del-Rei, uma cidade que experimentou uma especificidade em relação a outras cidades mineiras ligadas ao ciclo do ouro: quando esta atividade entrou em declínio, a cidade conseguiu se firmar economicamente através de atividades dinâmicas na agricultura e no comércio. Portanto, estamos diante de um ambiente urbano já consolidado, uma cidade que passaria pelo processo de industrialização. A cidade de Juiz de Fora, por sua vez, teria a formação de seu ambiente urbano, em grande parte, moldado por sua própria expansão industrial.

Compreender como se processou a introdução da arquitetura ferroviária e industrial nestas duas cidades, seus impactos, reflexos e transformações constituiu o objetivo central deste trabalho. Também o predomínio da linguagem eclética na arquitetura destes empreendimentos tornou-se um elemento delimitador para a eleição de nossos objetos abordados como também para uma coerência interpretativa e analítica. Para tanto, a instalação da primeira estação ferroviária marca o início do período em análise – 1875, quando foi erguida a estação ferroviária de Mariano Procópio, pela Estrada de Ferro D. Pedro II, em Juiz de Fora - indo até o final da década de 1920, quando, nas construções ferroviárias e industriais dessas duas cidades, a linguagem eclética começa a ser substituída por outras expressões formais.

Foram estudados exemplares da arquitetura ferroviária e industrial erguidos nestas duas cidades, durante este período, e que se sobressaíram em termos de representatividade em seus contextos. São eles: o Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas (1881) e algumas casas para construídas para seus funcionários em São João del-Rei; as estações ferroviárias da Estrada de Ferro D. Pedro II, de Mariano Procópio (1875) e Central (1877-1906), e algumas casas para seus funcionários em Juiz de Fora; a estação ferroviária da Estrada de Ferro Leopoldina (1927) em Juiz de Fora; a Companhia Industrial São Joannense (1891) e sua vila operária em São João del-Rei; a Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas (1888) e sua vila operária (1925) em Juiz de Fora; a Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli (1895) e sua vila operária (década de 1910) em Juiz de Fora; a Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira (1885) em Juiz de Fora; a Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz (1914) em Juiz de Fora; a Fábrica de Tecidos São João Evangelista (1924) e seu núcleo fabril em Juiz de Fora. Cabe ressaltar que, em vista do nosso recorte temporal, algumas vilas operárias empreendidas por empresas aqui estudadas não foram incluídas, como foram os casos da Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz, Companhia Fiação e Tecelagem Industrial Mineira e algumas habitações ferroviárias. No caso do núcleo fabril da Fábrica São João Evangelista, algumas construções operárias posteriores a 1930 foram abordadas, mas em termos de sua relação com o núcleo e com as habitações anteriores a 1930.

Procurou-se, sobretudo compreender o nosso objeto de pesquisa enfocando alguns pontos de inflexão deste tema, os quais são: o início do processo de industrialização em Juiz de Fora e São João del-Rei considerando seus condicionantes e impactos urbanos; análise dos projetos arquitetônicos de indústrias e suas vilas operárias em São João del-Rei e Juiz de Fora considerando, a implantação das plantas fabris, a organização espacial e os aspectos formais; e a análise das construções ferroviárias e seus anexos, inclusive moradias, de Juiz de Fora e de São João del-Rei considerando sua implantação, impactos sobre a expansão da malha urbana, e características arquitetônicas; além da análise de seu papel nos contextos atuais.

Para tanto, este trabalho foi organizado em cinco capítulos que nos revelam a estrutura pretendida. No capítulo I *"Cidade, indústria e Eclétismo"*, como nosso primeiro movimento de contextualização, pretendemos compreender o processo de industrialização e modernização das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora, durante o período estudado, o que nos forneceu uma panorâmica do contexto (social, econômico, cultural e urbano) no qual os nossos objetos de estudo seriam inseridos. A compreensão do eclétismo tanto na Europa quanto no Brasil e, mais especificamente, em Minas Gerais, nos mostrou evidente para uma posterior compreensão e análise das edificações em estudo. Também é abordado, neste capítulo, a introdução do modelo eclético nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora, inclusive acompanhando o abandono do modelo tradicional e ressaltando suas singularidades e semelhanças.

Os três capítulos seguintes aprofundam a análise do objeto de pesquisa. No primeiro deles, o Capítulo II, *"Arquitetura Ferroviária"*, procurou-se compreender a arquitetura empreendida pelas Companhias Ferroviárias nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora. Primeiramente buscou-se referenciais da arquitetura ferroviária, principalmente europeia, como o caso de tratados para a construção de estradas de ferro contemporâneos ao período da pesquisa e dos exemplares erguidos em solo europeu que marcaram esta tipologia. Posteriormente foi estudado o processo de introdução desta arquitetura no Brasil e, finalmente, estudadas as construções ferroviárias que compõem nosso objeto de estudo.

Pretendeu-se, no Capítulo III, *"Arquitetura Fabril"*, primeiramente compreender a constituição deste tipo arquitetônico, a fábrica, seu surgimento e desenvolvimento durante o período em questão, além do estudo de características de referenciais europeus e norte-americanos. Em seguida, pretendeu-se estudar a transposição desses modelos para o contexto nacional, considerando os fatores condicionantes, as adaptações e interpretações regionais, observando-se a ocorrência de tipologias predominantes no país. Posteriormente, foram estudados e analisados especificamente os casos do nosso objeto de estudo explorando suas características arquitetônicas, inserção urbana, bem como sua correlação com as tipologias fabris apresentadas.

O Capítulo IV, "*Habitação Operária*", aborda, num primeiro momento, questões relativas às tentativas de reforma da moradia proletária, procurando entender desde a criação deste tipo de habitação, considerando seus elementos balizadores, até a disseminação do modelo das vilas operárias e núcleos fabris como parte integrante dos complexos industriais e ferroviários. Buscou-se compreender quais foram os principais elementos condicionantes destes espaços e de quais maneiras eles representaram instrumentos modelares e de controle da mão-de-obra. Em especial, pretendemos, diante destas considerações, estudar e analisar os casos de habitações fornecidas pelas empresas, que constituem o nosso objeto de pesquisa.

Finalmente, o Capítulo V, "*Patrimônio Industrial*", revela nosso movimento de nova contextualização quando trata da compreensão de como estes testemunhos da Era Industrial relacionam-se com seus diversos contextos na dinâmica urbana contemporânea. Para isso, utilizamos como base para nosso estudo questões que envolvem o patrimônio industrial no contexto mundial e nacional, através de uma perspectiva histórica sobre o tema e sobre a construção da própria disciplina "arqueologia industrial".

Os trabalhos de alguns autores constituíram fonte fundamental para o desenvolvimento desta pesquisa. Entre eles destacaram-se os estudos de Domingos Giroletti e Heliana Angoti Salgueiro, quanto às discussões sobre o processo de modernização e industrialização em Minas Gerais. Em termos de compreensão da cultura eclética muito esclarecedoras foram as considerações propostas por Claude Mignot, em *L'Architecture au XIXe siècle*. Entre os estudos que nos forneceram elementos sobre o tema da arquitetura ferroviária, foram de grande relevância para nosso trabalho a obra de Auguste Perdonnet, intitulada *Traité Élémentaire des Chemins de Fer*, bem como os estudos da pesquisadora Beatriz Kuhl. Forneceu-nos importantes contribuições em relação ao assunto da arquitetura fabril o trabalho de Helena Saia, *Arquitetura e Indústria – fábrica de tecidos de algodão em São Paulo*, sobretudo no tocante à sistematização e identificação de tipologias na Europa, Brasil e São Paulo; os estudos sobre a organização de empreendimentos fabris elaborados por Telma de Barros Correia, e, novamente, Domingos Giroletti, a partir de sua obra *Fábrica: convento e disciplina* tornaram-se importantes referências na elucidação de questões correlatas ao cotidiano fabril e aos mecanismos de controle da mão-de-obra. Três principais autores nos balizaram no que diz respeito à habitação operária, muitas vezes servindo-nos de interface com o mundo do trabalho através de suas diversas pesquisas sobre o tema. Novamente, os trabalhos de Domingos Giroletti e de Telma de Barros Correia muito contribuíram para a nossa pesquisa, além dos estudos da autora Marisa Varanda Carpíntero que constituíram importantes elementos balizadores de nossas análises e interpretações. Por fim, a importância do trabalho de alguns autores tornou-se evidente na nossa reflexão sobre as questões que envolvem o patrimônio industrial, tanto em relação às discussões contemporâneas a respeito deste assunto quanto na nossa posterior análise e interpretação de nossos objetos de estudo. Entre eles podemos destacar os trabalhos de José Manuel Lopes

Cordeiro e Françoise Choay, no que se refere às discussões em âmbito internacional, e no cenário brasileiro destacamos a importância das contribuições dos pesquisadores Beatriz Kuhl e Ulpiano Bezerra de Meneses, principalmente quando trazem à tona as repercussões de posturas internacionais no contexto brasileiro.

Em termos metodológicos, cabe salientar que este trabalho se baseou na pesquisa bibliográfica sobre o tema abordado, levantamentos e sistematização de informações obtidas através de pesquisa em documentos e em periódicos da época, de material iconográfico, de entrevistas e de levantamento – fotográficos e planimétricos – de campo. A pesquisa bibliográfica pretendeu reunir instrumental teórico que nos forneceu subsídios às investigações dos dados específicos sobre o objeto de estudo, permitindo-nos balizar e analisar as informações obtidas. As informações foram estruturadas segundo os dois grandes temas que norteiam os objetivos da pesquisa: a arquitetura industrial (incluindo prédios fabris e as vilas operárias) e a arquitetura ferroviária (incluindo estações e construções anexas). A abrangência desta pesquisa se deu através de obras de Arquitetura e Urbanismo que tratam da arquitetura ferroviária, industrial e da moradia operária no final do século XIX e início do XX, principalmente no Brasil, e que investigam os impactos da inserção deste tipo de arquitetura no ambiente urbano. A pesquisa também envolveu o levantamento e leitura de obras de História que tratam do processo de industrialização das cidades brasileiras no período e obras que abordam a questão da moradia operária.

Conjuntamente aos estudos bibliográficos, foram realizados os levantamentos de informações sobre o objeto de estudo. Tais levantamentos incluíram visitas em arquivos municipais e regionais para a pesquisa do material iconográfico e documental; visitas às fábricas e suas antigas vilas operárias e às estações ferroviárias com o intuito da realização de registros iconográficos dos locais (fotografias, desenhos e medições), de entrevistas com funcionários, ex-funcionários e moradores das antigas vilas operárias e de materiais iconográficos já existentes (plantas, fotos antigas e novas, projetos de arquitetura).

Por fim, consideramos que a pesquisa realizada se justifica como um esforço de compreensão das mudanças urbanas correlatas à industrialização brasileira. Além disto, com este estudo pretendemos abordar um aspecto pouco explorado pela historiografia da arquitetura e do urbanismo em Minas Gerais, que tem privilegiado o enfoque das cidades históricas mineiras, sobretudo, no período referente ao Barroco. Ainda, diante do aspecto incipiente do estudo e preservação do patrimônio industrial no Brasil, este trabalho visa contribuir para os crescentes avanços que envolvem este tema no país.

CAPÍTULO I. CIDADE, INDÚSTRIA E ECLETISMO

1.1. A CIDADE COMO ESPAÇO DE MODERNIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO – O CASO MINEIRO: SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA

A *modernização* quer se chame ocidentalização, europeização, industrialização, revolução do alto, revolução de dentro – ela é uma só, com um vulto histórico, com muitas máscaras, tantas quantas as das diferentes situações históricas. Talvez se possa dizer, ainda, que a *modernização*, ao contrário da modernidade, cinde a ideologia da sociedade, inspirando-se mais na primeira do que na segunda (FAORO, 1992, p.9).

A última metade do século XIX, e mais intensamente a última década, foi marcada pela expansão da economia industrial capitalista cujo avanço acelerado sobre as sociedades, de economia agrícola, impulsionou surtos modernizadores em nações periféricas como o caso do Brasil. Tais fenômenos buscaram, sobretudo, por trás de idéias de desenvolvimento e progresso, a formação de novos mercados com hábitos de produção e consumo conforme o novo padrão da economia de base científico-tecnológica centrada nos países mais desenvolvidos da Europa e nos Estados Unidos (SEVCENKO, 2002).

Para Faoro (1992), a adoção da *modernização* como modelo de desenvolvimento, ao contrário da idéia de *modernidade* que compromete, em seu processo, toda a sociedade, ampliando, expandindo, revitalizando ou mesmo removendo os papéis sociais, acaba por privilegiar setores dominantes em detrimento dos menos abastados, que por sua vez passam por um processo amplo de domesticação e adequação a novos paradigmas ditados. Segundo este autor, a primeira versão histórica da modernização no Brasil iniciou-se com a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, e culminou, em meados do século XIX na “febre das estradas de ferro e dos melhoramentos urbanos” adiando, inclusive, o “sonho das manufaturas”¹ e sua mais urgente reforma social – o fim do sistema escravista. Desta maneira viu-se deslocar, na política do império, com o apoio do capital estrangeiro, o centro da economia para os empreendimentos ferroviários, considerados importantes instrumentos de cunho civilizatório na crescente economia cafeeira.

Entretanto, estas iniciativas mal configuraram uma superficial modernização pré-industrial e mercantilista. No último quartel do século XIX, sob o espírito das teorias positivistas, assistiu-se, no país, a mais um surto modernizador calcado na idéia de que o desenvolvimento se daria pela via da ciência, “cultivada nas academias militares, na Escola Politécnica e nas faculdades de Medicina”, e se implantaria, com o “milagre da industrialização rápida” (FAORO, 1992, p.10). A organização de uma sociedade industrial brasileira deu-se da conjunção das classes dominantes do país que conciliava uma realidade patrimonialista e burocrática e somava-se à domesticação das classes subalternas (FAORO, 1992).

¹ Termo utilizado por Faoro (1992) p. 10.

O Brasil vivenciaria, nas últimas décadas do século XIX e primeiras do XX à rápida instauração de um processo que visava a industrialização e o remodelamento urbano refletindo os interesses político-econômicos das elites dirigentes que aspiravam maior inserção ao mercado mundial, e compartilhavam uma idéia de civilização que se espelhava, principalmente, na referência européia. Como afirma Salgueiro (1987), a modernização das cidades mineiras se deu de forma desigual. Algumas cidades, cita a autora, "ingressam mais cedo na modernidade – Juiz de Fora e São João del Rey -, e outras mantêm-se à margem, especialmente aquelas que não são pontos de cruzamento das ferrovias" (SALGUEIRO, 1987, 110). A diversificação das atividades econômicas mineiras durante o período de decadência da atividade de exploração aurífera originou a formação de pequenos mercados regionais vinculadas a atividades de subsistência e, em alguns casos, exportadoras. Como veremos adiante, a modernização das cidades de Juiz de Fora e São João del-Rei esteve estreitamente vinculada à acumulação de capitais originados da atividade cafeeira na Zona da Mata mineira, como é o primeiro caso, e da prosperidade e consolidação de importantes entrepostos comerciais de relevância regional, em ambos os casos. A instalação de ferrovias e indústrias, bem como a imigração de mão-de-obra, se configurou como o resultado de esforços da elite detentora de capitais acumulados nestas regiões, organizadas em busca de novos empreendimentos correlatos à lógica da modernização.

A abertura da rodovia União e Indústria (1861) que ligava Juiz de Fora à Corte, o prolongamento da ferrovia D. Pedro II e a instalação de outros empreendimentos ferroviários em Minas Gerais, a partir de 1869, apesar de iniciados com a finalidade de atender à demanda exportadora cafeeira concentrada principalmente na região da Zona da Mata, influenciariam diretamente o processo de modernização das cidades mineiras. Dentro deste processo se destacou a instalação da chamada "indústria leve", que caracterizou os surtos industriais ocorridos em países periféricos no último quartel do século XIX, especializada na fabricação de tecidos, bebidas, móveis, etc. e que dependia da importação da tecnologia dos países industrializados. A indústria têxtil configurou-se, neste momento, como um importante setor de investimentos, dando surgimento a companhias de relativa capacidade produtiva (GRAÇA FILHO; LIBBY, 2004).

A moderna indústria têxtil surgiu em Minas Gerais a partir da década de 1870, expandindo-se expressivamente até a década de 1920. O primeiro estabelecimento têxtil que fazia uso de modernas máquinas de fiar e tecer foi a Cana do Reino fundada em 1848 no Município de Conceição do Serro. Porém esta se configurou como uma experiência embrionária do setor que iria posteriormente se firmar (GIROLETTI, 2002). Oliveira (2002) mostra como o desenvolvimento da indústria têxtil em Minas Gerais guarda importantes particularidades. No caso das regiões que não tinham relações estreitas com o setor cafeeiro em expansão nos finais do século XIX, estes empreendimentos teriam sido financiados a partir de capitais acumulados por grupos das elites locais, provenientes de atividades agrícolas diversificadas e do comércio, e tinham como

objetivo atender mercados regionais apresentando menor vínculo com o mercado exportador que outros centros industriais do país.

Hardman e Leonardi (1982) já apontavam a descentralização da atividade industrial no estado como resultado de uma forte tradição artesanal e de uma urbanização precoce em função da intensa atividade mineradora durante o século XVIII, justificando o predomínio de pequenos estabelecimentos fabris. Entretanto, para Graça Filho e Libby (2004) o surto industrial de Minas Gerais do último quartel oitocentista tem menos relação com a tradição manufatureira têxtil, considerada uma experiência gorada, que não desembocou em um efetivo processo de industrialização da região, estando mais relacionada com a diversificação de investimentos das elites financeiras locais ².

De qualquer forma, a moderna indústria têxtil mineira teve como marco de sua implantação a fábrica Cedro instalada em Tabuleiro Grande, Município de Sete Lagoas, em 1872. Idealizada pelos irmãos Bernardo, Caetano e Antônio Cândido Mascarenhas este empreendimento originou-se de capital familiar, ligado à economia agrária, e teve como referência a fábrica São Luiz em Itu – SP -, onde foram recolhidas informações para sua construção e planejamento. Posteriormente à Cedro juntaria-se a Companhia Cachoeira, também ligada à atividade têxtil e fundada por três outros irmãos da família Mascarenhas e um cunhado situada no município de Curvelo, formando-se a Companhia Cedro e Cachoeira. Na década de oitenta e noventa verifica-se a expansão dos investimentos neste setor, concentrando-se as tecelagens principalmente no Centro da Província, cuja economia era relativamente mais diversificada e, posteriormente, seria beneficiada com a construção da nova capital em Curral del-Rey – Belo Horizonte – e com a instalação de uma expressiva malha ferroviária que facilitaria a comercialização com outras regiões do estado (GITOLETTI, 2002).

Durante as últimas duas décadas do século XIX, além das fábricas Cedro, Cachoeira, Biribiri, União Itabirana, na região Centro; Machado, no Sul, e Brumado, no Oeste de Minas Gerais, já instaladas na década de 1870, foram implantadas as fábricas Marzagão, São Sebastião, Cachoeira dos Macacos, Santa Bárbara, São Vicente, Pedreira, São Roberto, Ouro Preto, Cia. Industrial Itabira do Campo, Cia. Industrial São Domingos, Cia. Fabril Cachoeira Grande e Cia. Tecelagem e Refinação, no Centro; fábrica Cedro de Montes Claros, no Norte; fábrica Bom Jardim, no Nordeste; fábricas Caçu, Cia. de Tecidos Santanense e Cia. Industrial Pitanguense, no Oeste; fábricas Viçosa, Industrial Mineira, Tecelagem Bernardo Mascarenhas, Rio do Peixe, Cia. Progresso Fabril e Cia. Tecidos Mineiros São João Nepomuceno, na Zona da Mata; e, as fábricas União Lavrense e Cia. Industrial São Joannense, no Sul do estado.

² Investimentos financeiros que mesclavam capitais mercantis e de origem agrária, nem sempre ligados à cafeicultura.

Oliveira (2002) caracteriza, em dois momentos, os investidores industriais no ramo têxtil em Minas Gerais. O capital empregado nas fábricas era financiado por pequenos grupos constituídos por parentes e/ou amigos, e estas eram instaladas nos locais onde viviam seus investidores. Sua produção, embora haja relatos de exportações, era destinada principalmente para o mercado consumidor local. Este padrão de investimento predominou até os primeiros anos da década de 1880 quando se deu a transição para as sociedades anônimas, tornando-se esta a forma predominante de associação de capitais de investimentos no setor. Entretanto, as associações permaneceram entre relações familiares até a década de 1890, quando, no período pós-republicano, seria evidenciada a presença de investidores específicos do setor. Embora em 1907 Minas ocupasse o primeiro lugar em número de fábricas, com trinta estabelecimentos têxteis, o número médio de teares de suas empresas, de 76,5, se encontrava muito aquém da média nacional, de 224,4, denotando o pequeno porte de suas indústrias neste setor (OLIVEIRA, 2002).

Outros setores industriais também se destacaram no cenário mineiro durante o século XIX como foi o caso dos setores da siderurgia e da mineração aurífera subterrânea que contou com investimentos de capitais, principalmente ingleses, modificando o perfil da mineração na Província e introduzindo processos produtivos semelhantes aos desenvolvidas na Europa. A atividade siderúrgica teve sua origem na produção doméstica no século XVIII, e desenvolveu-se, durante o século XIX, vinculada ao uso da mão-de-obra cativa e ao isolamento da região central da Província. Entretanto, a partir da década de 1880, com a instalação de ferrovias na região Centro de Minas juntamente com a abolição da escravidão, a atividade siderúrgica entra em declínio vendo mal sucedidas quase todas as tentativas de instalação de usinas durante a década de 1890 (PAULA, 2001).

A atividade de mineração aurífera subterrânea toma contornos significativos no panorama industrial mineiro a partir da década de 1830 com a instalação de companhias estrangeiras que se estabeleceram sob forma de concessão na região Centro de Minas Gerais e baseavam-se na utilização de mão-de-obra escrava (PAULA, 2001). Entre outras, destacou-se a Cia. Morro Velho de extração mineral, em Nova Lima (proximidades de Belo Horizonte). Instalada inicialmente na cidade de São João del-Rei, a companhia de mineração inglesa St. John d'El Rey Mining Company teve seus trabalhos transferidos para a Fazenda Morro Velho e Fazenda Raposos devido à escassez de minérios na região do Rio das Mortes (VIEGAS, 1969).

Como avalia Libby (1988), o desempenho produtivo das companhias estrangeiras de mineração aurífera subterrânea esteve condicionado a alguns fatores limitadores como o alto custo no emprego de tecnologia nos empreendimentos, a concorrência entre as companhias instaladas e o esgotamento dos recursos das jazidas, justificando a existência de poucos representantes do setor ao final do século XIX. Das dezoito companhias inglesas oitocentistas apenas cinco se encontravam estabelecidas na década de 1890, sendo elas a São Bento Gold Estates Limited, a Ouro Preto Gold Mines Company, a Santa Bárbara Gold Mining Company Limited, a Dom Pedro North Del Rey Gold Mining Company e a St. John d'El Rey Mining Company (SOUZA, 2003).

Verifica-se, então, que a atividade industrial em Minas Gerais concentrou-se, principalmente, nas regiões Centro e Zona da Mata e esteve ligada, no caso da região Centro, à agricultura de subsistência e à atividade mineradora em novos centros de extração, e foi impulsionada pela construção de Belo Horizonte, e, no caso da Zona da Mata, relacionou-se, principalmente, à cafeicultura de exportação, beneficiando-se de sua proximidade com o Rio de Janeiro. Um fator significativo no processo de industrialização em Minas Gerais foi a introdução do transporte ferroviário que, como vimos, assumiu um papel de "divisor de águas" quando rompeu com o isolamento da Província. Teve suas origens a partir da extensão da Estrada de Ferro D. Pedro II que partia do Rio de Janeiro, até Mar de Espanha, em 1869, chegando a Juiz de Fora em 1875. A construção de ferrovias no estado esteve, inicialmente, ligada à produção cafeeira, que se concentrava na região sudeste – a Zona da Mata mineira – e somente nas últimas décadas do século XIX, alcançaria outras regiões.

Em 1878, a ferrovia D. Pedro II avança sobre a Serra da Mantiqueira adentrando o centro de Minas, chegando a Ouro Preto em 1888. Com a construção da nova capital, inaugurou-se em 1895 a Estação de Entroncamento General Carneiro que fazia a ligação com a Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga D. Pedro II) em Sabará. Esta estação significou um marco na construção de Belo Horizonte acelerando o fornecimento de materiais, mão-de-obra e equipamentos. De autoria do arquiteto José de Magalhães, o edifício destacava-se pela originalidade de sua forma, em "triângulo curvilíneo" justificado pela irregularidade do relevo, e pelo emprego de materiais modernos de construção (SALGUEIRO, 2001).



Figura 1.1.1: Estação General Carneiro.
Fonte: SALGUEIRO (2001).



Figura 1.1.2: Estação de Entroncamento General Carneiro.
Fonte: SALGUEIRO (2001).

Durante o período da “febre das ferrovias”, que se deu no último quartel do século XIX, outras Companhias Ferroviárias foram fundadas em Minas Gerais resultando na construção das estradas de ferro Leopoldina – com seu primeiro trecho inaugurado em 1876 ligando Leopoldina a Porto Novo; Oeste de Minas – EFOM – com seu primeiro trecho inaugurado em 1881 ligando Sítio a São João del-Rei; entre outras que, logo se fundaram, foram liquidadas e absorvidas por companhias mais bem sucedidas. As ligações ferroviárias representavam, naquele momento, a introdução de uma noção ampliada de “integração nacional” que desembocaria, nas primeiras décadas do século XX, no estabelecimento de uma “rede brasileira de cidades”³ (SANTOS, 2001). As estações ferroviárias fincavam-se como marcos iniciais das práticas modernizadoras, através das quais novos cenários urbanos se formavam respaldados pelos recursos mais dinâmicos de comunicação com centros em estágios mais avançados de industrialização.

Em linhas gerais, como observa Salgueiro (1987), as transformações e contrastes correlatos aos processos modernizadores se estendiam a todos os municípios mineiros que compartilhavam tais aspirações. Vê-se, em trecho de uma crônica cotidiana, a transposição de novos modelos arquitetônicos e urbanísticos em meio a estruturas e práticas tradicionais. Percebe-se, neste momento, a desconstrução da cidade colonial reforçada pela constituição da República que pretendeu renovar uma “sociedade anacrônica”. Portanto, seriam fatos conseqüentes “tanto a transposição da vida social de uma Europa *belle époque* como a importação, pelos trópicos, da própria organização formal da arquitetura” e do meio urbano (CASTRO, 1987, p. 215),

[...] ao ver-se erguer um prédio, com linha de certa beleza, na suidade, na poeira de nossas ruas emburacadas e entregues ao abandono, tem-se a impressão de notar-se uma noiva resplandecendo na rica toilette de seu noivado, mas descalça, com os pés sujos (...) o casario de velho *stylo* colonial impressiona mal (e mesmo compromete) a graça das principais vias públicas, (onde já surgem) edifícios de certo gosto com graciosas e elegantes linhas de arquitetura moderna, sábia combinação de *stylos*, ostentando um cunho de imprevisto (Lavoura e Comércio, 1913⁴ apud SALGUEIRO, 1987, p. 113-114).

³ Termos utilizados por Santos (2001).

⁴ **Lavoura e Comércio**. Uberaba, 13/04/1913.

Tal como a cidade colonial revelava-se para alguns observadores da época inadequada ao desenvolvimento de uma sociedade industrial, Ouro Preto distanciava-se das aspirações republicanas do ideário da “capital mineira”. A construção de Belo Horizonte concentra em si a compilação dos referenciais arquitetônicos e urbanísticos da República recém-implantada em que a idéia de uma nova ordem deveria se expressar. Nestas circunstâncias, a adesão ao ecletismo arquitetônico e ao urbanismo haussmanniano tiveram ampla difusão. Viu-se, ali, uma arquitetura e urbanismo empreendidos a partir da articulação entre as noções do “belo” e do “útil”. Enquanto a racionalidade técnica se expressava nas melhorias de higiene e conforto, com a instalação de esgotos, redes viárias, energia elétrica, equipamentos urbanos, a arquitetura eclética respondia pelo embelezamento do panorama urbano.

Salgueiro identifica na planta elaborada para a cidade de Belo Horizonte, referências claras à proposta urbanística neoclássica. A partir dela podem-se verificar características de “planificação da paisagem, prevendo espaços hierarquicamente definidos e ordenação arquitetônica de obras bem situadas; adequação do aspecto funcional dos monumentos públicos, dispostos a partir de um centro político e monumental”, além da articulação de quarteirões e grandes vias de comunicação com vastas esplanadas e parques de lazer (SALGUEIRO, 1987, p. 111).



Figura 1.1.3: Detalhe da planta de Belo Horizonte.
Fonte: SALGUEIRO (2001).

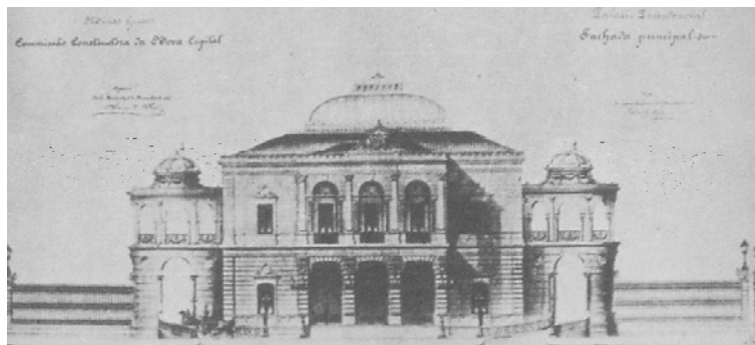


Figura 1.1.4: Fachada do Palácio da Liberdade.
Fonte: SALGUEIRO (1987).

A idéia de centralidade e hierarquia também tem sua transposição na arquitetura das construções oficiais da cidade. Os edifícios das Secretarias e do Palácio Presidencial “retêm abreviações estilísticas do Segundo Império” cuja linguagem parte da superposição de arquétipos neoclássicistas italianizantes. Entretanto, os edifícios das Secretarias apresentam maior simplicidade e sobriedade compositiva em relação ao Palácio da Liberdade.



Figura 1.1.5:

destacava pelo comércio⁵ e pela pecuária e agricultura desenvolvidos nos seus arredores. Em 6 de março de 1838 a vila torna-se cidade que, diferentemente das demais cidades mineiras ligadas ao ciclo do ouro, consegue se firmar economicamente, através da agricultura e do comércio, dentro do panorama do declínio da atividade de exploração aurífera, despontando como importante entreposto das atividades comerciais de toda região da Comarca do Rio das Mortes com o Rio de Janeiro (FLÔRES; MOREIRA, 2002).

Segundo Graça Filho (2002), somente a partir da década de 1860 é que seu dinamismo econômico sofre um gradual declínio. Porém o capital acumulado nas décadas anteriores possibilitou o surto de investimentos no último quartel dos oitocentos numa tentativa de reativação de sua economia através da criação de colônias de imigração italiana (a partir de 1888), da instalação da estrada de ferro (1881) e da fundação de companhias têxteis (a partir de 1891). O final do século XIX é marcado na cidade pela instauração de uma política modernizadora, mobilizando importantes investidores que compunham a elite local, enquanto todo o restante da população era compelido a absorver as inevitáveis mudanças. A disponibilização de novos meios de comunicação mais dinâmicos - como a Estrada de Ferro Oeste de Minas - que favoreceram a importação de novos materiais e técnicas, a imigração de mão-de-obra - como foi o caso dos italianos instalados em colônias⁶ - e a instalação de indústrias - como o caso da Companhia Industrial São Joannense - alterariam de maneira profunda o cotidiano da cidade de São João del-Rei. Tais alterações podem ser vislumbradas na passagem abaixo, do ano de 1892, com a introdução ou intensificação de atividades que buscavam organizar o cotidiano da cidade de acordo com os novos padrões advindos da revolução científico-tecnológica desencadeada na Europa e amplamente difundida através da expansão da economia industrial:

No decurso dos dous anos últimos têm-se construído em nossa cidade mais de cem prédios; abriram-se diversos hotéis, sendo um deles o Oeste, de primeira ordem; fundaram-se duas companhias industriais e um banco, empresas essas que já estão funcionando; estabeleceram-se mais três relojoarias, duas no mês passado; mais três alfaiatarias, diversas oficinas de sapateiros; três institutos de educação, sendo dous para meninos e um para meninas; organizaram-se diversas associações, sendo duas de beneficência; finalmente abriu-se mais uma rua, a das Mangueiras. Por outra parte, apesar do aumento das construções, não se encontram prédios desocupados; os aluguéis das casas e dos domésticos tem subido de preço; há emprego e serviço para quantos procuram trabalho e, não obstante o alto preço de todos os gêneros, tem desaparecido em grande parte a mendicância [...](**A Pátria Mineira**.1892⁷, apud GRAÇA FILHO, 2002, p. 231).

⁵ [...] a Vila constituía verdadeiro entreposto comercial relativamente às populações que essa velha estrada ligava. Trinta carros de bois e outros tantos lotes de burros, em média, segundo informações dignas de crédito, pousavam diariamente no Tijuco, no Largo do Tamandaré, na Prainha e ao longo da praia...fazendo seu comércio em casas atacadistas de ordem [...] (VIEGAS, 1969, p.110).

⁶ Sendo a mais famosa atualmente designada Bairro da Colônia do Marçal, localizada na Várzea do Marçal. Esta foi a localidade designada pelo engenheiro Araão Reis para abrigar a nova capital mineira em seu Relatório Final de 1893, no qual diz: "É porém, de notar que na Várzea do Marçal há muito maior área de terrenos devolutos dentro do próprio perímetro da futura cidade, e a execução das obras indispensáveis à instalação desta exigirá menor dispêndio, acrescentando que, em Belo Horizonte, será mister, desde logo, construir um ramal férreo de 15 quilômetros, ligando-a à Estrada de Ferro Central do Brasil" (REIS, 1893, apud BARRETO, 1936, p.393).

⁷ **A Pátria Mineira**. São João del-Rei, 18 de fevereiro de 1892.

O relógio, os alfaiates e sapateiros, os institutos educacionais se proliferavam contribuindo para adequar o cidadão sanjoanense aos novos tempos, às novas temporalidades, novos gostos e costumes. As organizações beneficentes, o aumento de empregos e serviços, extrapolando seu viés econômico, configuravam-se como práticas introduzidas, num tom bem otimista, na tentativa de domesticar e disciplinar a população pobre cada vez mais numerosa e integrá-la às novas atividades econômicas. Uma representação relevante da "sociedade" sanjoanense durante o período estudado pode ser encontrada nos almanaques publicados localmente. Sua importância é ressaltada por Ferreira (2002) cujas considerações atribuem a estas publicações, amplamente divulgadas no cenário nacional a partir do final do século XIX, a difusão de modelos de comportamento correspondentes aos novos padrões sócio-culturais correlatos à sociedade industrial. Estas publicações abrangiam assuntos desde novas tendências de vestuário, lançamentos de produtos para o mercado de consumo, descobertas científicas, anedotas, até idéias políticas e modelos moralizadores. Sobretudo, estas publicações pretendiam

[...] alargar, por intermédio de textos de literatura amena, a cultura letrada a toda gente da região, dentro dos princípios civilizatórios e patrióticos do século, assim agrupando seus diferentes segmentos no contorno de uma mesma identidade (FERREIRA, 2002, p. 40).

Sob esta análise, os almanaques publicados refletiam a tentativa de construção de uma identidade da cidade, que a situasse em relação às sociedades industrializadas e perante sua população. A elaboração de uma imagem da cidade segundo os ideais da elite local pode ser vislumbrada através da descrição contida no almanaque comemorativo do bi-centenário da cidade do ano de 1913:

A cidade de S. João d'El-Rei, que a 8 de dezembro do corrente anno festejará o seu bi-centenário, acha-se situada à margem esquerda do tradicional rio das Mortes e é cortada pelo córrego do Tejuco, que a divide em duas partes, ligadas por duas belíssimas pontes de cantaria, feitas ainda no período colonial.

A sua topographia é um tanto accidentada, havendo no emtanto uma grande parte plana, que se prolonga numa extensão de cerca de uma légua, de Mattozinhos, estação suburbana, ao Tejuco, fim da cidade.

A cidade, illuminada a luz electrica, tem 18.000 habitantes; é constituida por cerca de 3.000 casas, sendo seu calçamento antigo.

A actual administração municipal está procedendo à modificação da rêde de esgotos, augmentando-lhe o abastecimento d'água, melhorando o calçamento, erguendo praças, alinhando as ruas e dotando-os de outras necessidades.

O seu clima é dos melhores do Brazil, sendo por isso muito procurado pelos forasteiros, principalmente pelos veranistas do Rio, que nesta altitude de 860 metros encontram um tonico excellente.

O commercio é dos mais consideraveis de Minas. S. João é o escoadouro commercial dos districtos que constituem o seu rico municipio e de um grande numero de cidades servidas pela Oeste.

A industria vai tomando um impulso digno de nota. São muitas as fábricas já existentes, algumas com uma produção bem consideravel, como a Companhia Industrial S. Joannense, a Fábrica Brasil, etc.

Na cidade e no municipio cultivam com esmero a industria lacticinia, sendo innumeradas as fabricas desse producto espalhados pelo municipio. Foi esse facto, ao que parece, que levou o governo federal a crear na cidade uma Escola de Lacticínios, que funciona no subúrbio Mattozinhos.

A lavoura tem feito algum progresso no municipio. O governo cuida de melhoral-a e foi creado aqui estabelecimento para esse fim, que funcionará annexo à Escola de Lacticínios.

Têm séde na cidade os escriptorios da Estrada de Ferro Oeste de Minas, bem como as officinas da mesma estrada, com cerca de mil operarios.

Está aquartellado na cidade um batalhão do exercito, o 51º de caçadores, com o effectivo de umas tresentas praças e uns quinze officiaes. O quartel em que se acha essa unidade de guerra é de bom aspecto, havendo, na frente, um pittoresco jardim, onde, à tarde, em determinados dias da semana, toca a banda de musica do corpo, alegrando a população.

O numero de construcções na cidade tem augmentado consideravelmente e, apesar disso, é notoria a escassez de casas para aluguel, o que levou a municipalidade a promulgar uma lei facilitando as construcções.

A instrucção é bem ministrada na cidade. Ha uma Escola de Pharmacia, recentemente fundada, tres gymnasios, um lyceu, um grupo escolar, uma escola normal equiparada à da capital do Estado, uma aula nocturna de linguas e varias outras escolas publicas e particulares espalhadas pela cidade, devendo ser também installadas, brevemente, duas escolas de odontologia.

*

O meio intellectual de S. João d'El-Rei é um dos mais respeitaveis de Minas.

Aqui scintillam preciosos talentos na medicina, na engenharia, no direito, no magisterio, na musica e nos diversos ramos da actividade intellectual.

O que expuzemos é o presente. Agora, se volvermos os olhos para o passado, veremos vultos luminosos: Tiradentes, o primeiro martyr da Republica, era s. joannense; Aureliano Pimentel, o sabio philologo e botanico; o mimoso poeta Modesto de Paiva; o compositor sacro Padre José Maria Xavier, cujas partituras são executadas e apreciadas até na Europa; o grande medico e notavel politico dr. João Baptista dos Santos, visconde de Ibituruna; o conde de Baependy; os maestros Ribeiro Bastos e Luiz Baptista Lopes; e ainda as temidas e vibrantes pennas opposicionistas de Carlos Sanzio e Paulo Teixeira.

Cinco jornais publicam-se actualmente na cidade, *O Repórter*, *O Dia*, *A Reforma*, *A Evolução*, *O Zuavo*.

*

O maior encanto da cidade está nos seus arrabaldes, de natureza privilegiada:

Aguas Santas, encantadora fonte de aguas thermaes, ponto de recreio da familia s. joannense, servida pela E. de Ferro Oeste de Minas, em um ramal especial, com doze kilometros de extensão; a celebre gruta da Pedra, cantada em prosa e verso por Bilac, Arthur Azevedo, Bernardo Guimarães, Carlos de Laet, Dr. Álvaro da Silveira, Affonso Celso e tantos outros artistas notaveis; as Gameleiras, Mattosinhos, as cachoeiras do Cala Bocca, o Carandahy, o Alto do Bomfim, o Alto do Senhor dos Montes, o Guarda-Mór, o Lenheiro, de onde se descortinam bellissimos panoramas e outros estupendos passeios.

*

A actual administração municipal de S. João d'El-Rei é composta de moços patriotas e honestos, inteligentes e operosos, animados da melhor intenção para levantar a cidade e os districtos.

Ha bem pouco tempo assumiu a Câmara as rédeas do governo e, no emtanto, innumerous são os melhoramentos já postos em execução, achando-se em projecto outros de grande alcance.

A S. João d'El-Rei, se continuarem à frente de sua administração homens como os que ora a governam – está reservado um futuro brilhante, um grandioso progresso (BRAGA, 1913, p.19).

A partir deste fragmento podemos destacar idéias-chave que articulam as transformações empreendidas e que delineavam a absorção do modo de vida burguês. Percebe-se a construção de uma imagem elaborada através de idéias de progresso e exaltações românticas. Enquanto se destaca o desenvolvimento das atividades industriais e comerciais da cidade amparadas pelos investimentos no aparelhamento urbanístico-estrutural, revela-se uma íntima relação da cidade com seus atributos naturais e com os grandes “heróis” que a construíram no passado. A consolidação de novos valores sócio-culturais pode ser notada através da qualificação de atividades que modelam a sociedade industrial como a “intelectualidade” e a “instrução”. A presença de profissionais engenheiros, médicos e advogados, a instalação de instituições de ensino como liceus, escolas de nível técnico e de línguas, aparecem lado a lado com antigas instituições como o poder público e o exército que, renovados os alicerces políticos, demonstram importante envolvimento garantindo o agenciamento do processo modernizador nos diferentes extratos sociais.

No âmbito da arquitetura e do urbanismo, essas transformações se deram de forma drástica com o aparelhamento de infra-estrutura que garantiria os novos empreendimentos, como a abertura de ruas, a construção de uma usina hidrelétrica no rio Carandahy e sua central de distribuição, além das citadas novas construções como hotéis, casas bancárias, indústrias e estações onde se instituiu definitivamente na cidade um novo gosto: a arquitetura eclética. A esta era atribuída a função de refletir toda a atmosfera de progresso que permeava a cidade nos finais daquele século. A reestruturação do espaço urbano, assim como medidas saneadoras que refletiam a doutrina higienista podem ser verificadas através de algumas resoluções administrativas formuladas no período:

Resolução Nº4, de 08 de março de 1892, que marcava em 1,30 m para os passeios, determinando a Câmara onde essa bitola não conviesse.

Resolução Nº6, de 04 de abril de 1892, que mandava chamar concorrência para serviço de esgotos e iluminação elétrica.

Resolução Nº 62, de 30 de janeiro de 1895, que mandava por em hasta pública a iluminação elétrica.

Resolução Nº 67, de 10 de abril de 1895, que aceitava a proposta de Carlos Schnityspan para a iluminação elétrica da cidade.

Resolução Nº 85, de 31 de agosto de 1896, que adotava como municipal o regulamento de obras públicas do Estado.

Resolução Nº89, de 17 de setembro de 1896, que obrigava o concessionário de terreno a apresentar planta da casa a construir-se.

Lei nº 16, de 24 de abril de 1897, que considerava foreiro todo terreno dentro do perímetro da cidade, que não estivesse devidamente cercado da data da lei a seis anos inclusive. (MALDOS, 2000, p.35).

Em termos de moradia se tornaria latente a instituição daquele processo civilizatório. Ali se tornaram mais visíveis as ambigüidades do progresso: enquanto na moradia das classes mais abastadas verificou-se a absorção dos novos gostos, aparelhamentos e estilos; a moradia operária era idealizada sob ordens de cunho disciplinador e sanitarista, aspirando a domesticação do homem pobre e moldando-o para os novos meios de produção. Trata-se de um processo que impõe perdas significativas ao trabalhador, associadas, sobretudo, à redução de sua autonomia, em vários aspectos de seu cotidiano.

Referindo-se a esse processo, Bresciani (1985) observa que, em meio a toda a atmosfera otimista que alimentava o mito do progresso, a crença nas possibilidades transformadoras da ciência e a afirmação do poder da burguesia, importantes relações eram perdidas. A nova concepção do tempo, ao tempo do homem pobre se impunha o tempo da fábrica, da estação; a perda do saber do ofício, onde no caso de São João del-Rei pequenas atividades têxteis desenvolvidas domesticamente serão em grande parte substituídas pela produção da indústria de tecidos que se instalava; e a perda do habitat tradicional, com os operários instalados nas vilas vendo o controle da vida na fábrica se estender para o seio familiar.



Figura 1.1.7: Avenida Ruy Barbosa (área central da cidade de São João del-Rei) início do século XX.
Fonte: CARVALHO (1924).

Neste processo, São João del-Rei concilia suas características coloniais com outras típicas da ordem industrial. Nas publicações comemorativas da cidade, aparecem, articuladas, atividades tradicionais como as festas religiosas e pequenos ofícios como a Semana Santa, as feiras e quermesses, os vendedores de hortaliças, quitandas, laticínios, os comerciantes de secos e molhados, os ourives, o transporte em “lombo de burro”, entre outras, e novas atividades

como a fabril, o transporte ferroviário, os passeios, os concertos, a atividade bancária e os magazines. A cidade que emerge no final do século XIX incorpora uma ordem típica do mundo industrial: trabalho industrial, a aplicação do tempo do relógio, maior fluxo de importação e consumo de produtos industrializados, além da difusão de novos hábitos de higiene. No cenário urbano de São João del-Rei esta nova ordem se expressou nos prédios típicos da era industrial – fábricas, estações ferroviárias, bairros operários – e numa ordem urbana comandada por novos valores de higiene e beleza – infra-estrutura urbana, arborização, avenidas, e por códigos de posturas que lançaram novas diretrizes para as construções.

A cidade de Juiz de fora, por sua vez, tem suas origens em um povoado localizado às margens do Caminho Novo – que ligava Minas ao Rio de Janeiro – servia inicialmente como parada de tropeiros onde se estabeleceram algumas hospedarias e armazéns. Em 1850 é elevada a categoria de vila sob o nome de Santo Antônio do Paraibuna desmembrando-se dos municípios de Barbacena e Paraibuna. Apesar de ter sido fundada em 1856, a cidade receberia o nome de Juiz de Fora somente no ano de 1865. Sua economia esteve originalmente relacionada à expansão da produção cafeeira pela Zona da Mata mineira, iniciada no Vale do Paraíba, sendo caracterizada principalmente pelo seu sentido estratégico-econômico na ligação do Rio de Janeiro com o interior da província de Minas Gerais⁸. A demanda para o escoamento da produção cafeeira e de minérios acarretou a inauguração da Rodovia União e Indústria (1856-1861) posteriormente incorporada pelo governo imperial, que consolida a cidade de Juiz de Fora como o principal entreposto cafeeiro mineiro da época (MENEZES, 2003).

A construção da Rodovia União e Indústria, como aponta Giroletti (1988), significou, além da criação do entreposto comercial, também uma maior acumulação de capitais e pequenos investidores, antigos funcionários desta rodovia que já desenvolviam atividades especializadas como os casos dos oleiros, artífices e dos que operavam na construção de estradas. Este empreendimento introduziu uma nova dinâmica no esquema de comercialização da produção local, vindo, Juiz de Fora, a constituir-se como pólo de atração de novos contingentes populacionais diversificados, que atuariam diretamente em seu processo de industrialização, como mão-de-obra especializada, imigrantes, comerciantes e industriais (GIROLETTI, 1988).

⁸ [...] um fluxo de ligação com a região mineradora que será mais uma vez estreitado em função da exploração mineral do ferro e das primeiras iniciativas de industrialização impulsionadas pela corte portuguesa no Rio de Janeiro. (MENEZES, 2003).



Figura 1.1.8: Estação de Rio Novo (atual bairro Mariano Procópio em Juiz de Fora) – Paragem da Rodovia União e Indústria.

Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).

Menezes (2003) considera que a posição de destaque, entre as cidades industriais mineiras do século XIX, obtida por Juiz de Fora, esteve relacionada com a expansão da atividade cafeeira, a instalação de imigrantes alemães provenientes da construção da Rodovia União e Indústria a partir da metade do século XIX, a instalação das Estradas de Ferro D. Pedro II (1875) e Juiz de Fora – Piau - futura Leopoldina - (1881-84) e a instalação da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas (1888), que implicou na construção da primeira usina hidrelétrica da América do Sul, fornecendo energia para a fábrica e iluminação pública para a cidade. Entre as décadas de 1880 e 1930 a cidade se consolida como um importante pólo industrial, com a implantação de diversas fábricas têxteis, como também de vilas operárias.

Em cinqüenta anos Juiz de Fora surge na fronteira agrícola cafeeira, mas sua importância é construída como a cidade dos caminhos e das rotas solidificando-se como centro comercial, industrial e prestador de serviços, num breve hiato enquanto cidade de fronteira e fundamentada no inconsciente coletivo como o centro regional primeiro, maior e o mais importante da Zona da Mata Mineira (MENEZES, 2003, p. 4).

Sua prosperidade e posição de destaque no cenário mineiro dos finais do século XIX como centro econômico do estado, cujo nível de industrialização lhe rendeu o cognome de “Manchester Mineira”, pode ser confirmado através do Relatório Oficial (1893) elaborado pelo engenheiro Aarão Reis que objetivava a indicação da localidade que abrigaria a nova capital mineira. Entre as localidades consideradas estavam Várzea do Marçal (área suburbana de São João del-Rei), Belo Horizonte, Barbacena, Paraúna e Juiz de Fora. Nas conclusões do relatório, o engenheiro assim descreve a cidade de Juiz de Fora naquele momento:

[...] sendo de fácil eliminação as causas que, de presente, ameaçam a salubridade de Juiz de Fora e dispondo essa localidade de excelentes condições para abrigar confortavelmente enorme população, é negável que se acha em condições de pretender ser a sede administrativa e política do Estado, em que já é a principal e mais importante cidade. Sua colocação, porém, aquém da Mantiqueira e afastada, portanto, do verdadeiro centro territorial mineiro, sua inconveniente proximidade da Capital Federal, nos limites quase do Estado de Minas com o Rio de Janeiro, suas tendências já acentuadamente comerciais e industriais, o próprio rápido desenvolvimento que lhe assegura sua posição, e até o fato de ir ser muito breve a sede

aduaneira do Estado, tudo aconselha que não seja a escolhida para a nova capital (REIS, 1913^o apud BARRETO, 1936, p. 396).

A instalação da ferrovia D. Pedro II em Juiz de Fora veio a reforçar suas funções como centro econômico polarizador da Zona da Mata mineira à medida que se tornou importante centro ferroviário de Minas Gerais. As primeiras iniciativas de melhoramentos urbanos datam da década de 1860 quando a Câmara contrata o engenheiro Gustavo Dotd para realizar levantamentos geográficos da cidade a fim de ordenar e racionalizar o crescimento urbano, consistindo, basicamente, no alinhamento e nivelamento de ruas, na demarcação de praças e logradouros públicos e na previsão para o traçado de sua área central (GIROLETTI, 1988).

Outras medidas modernizadoras que visavam o saneamento e a higiene pública foram empreendidas pelo poder público durante este período tais como a construção do matadouro municipal (1860); a canalização e rebaixamento do Rio Paraibuna (1863); a instalação de um cemitério público em lugar considerado apropriado (1884); a organização de uma feira livre no Largo da Câmara; iniciativas que estimulavam a arborização da cidade; obras de abertura e calçamento de novas ruas e escavação e capeamento de canais para o escoamento de esgotos e águas pluviais (1868) (GIROLETTI, 1988).

Entretanto, é a partir do final da década de 1870 que se verificam medidas mais incisivas de reestruturação do espaço urbano compreendendo desde reformas sanitárias até a elaboração de um código de posturas municipal. Segundo Giroletti (1988), para atender às necessidades especificamente urbanas e dinamizar as novas atividades econômicas, foram empreendidas algumas iniciativas, desde a criação de estabelecimentos de ensino até a disponibilização de infra-estrutura de transporte urbano, de energia e de comunicações, possibilitando o seu processo de crescimento industrial.

Tal como foram sintetizados na construção da cidade de Belo Horizonte, os ideais de “beleza” e “utilidade” que articulam o discurso urbanístico modernizador também podem ser vislumbrados na cidade de Juiz de Fora. Através de trecho da resolução da Câmara Municipal de 16 de julho de 1883, que tratava do pedido de concessão de terrenos para a abertura da rua Barão de S. João Nepomuceno, pode-se perceber a preferência por um desenho urbano que abrigasse um traçado regular de ruas e avenidas de grande porte, alinhadas sob a justificativa de sua salubridade e “beleza”, afastando-se, assim, da idéia da cidade colonial.

^o REIS, Araújo. **Relatório Oficial**. Ouro Preto, 1893.

A Comissão considerando que a projetada rua traz inconvenientes que prejudicam o plano geral da cidade, seu embelezamento, hygiene, etc., etc., passa a enumerar-os:

1º – A cidade é dividida em quarteirões pouco mais ou menos iguaes e regulares; a subdivisão de um delles prejudica o seu plano geral, cria ruas estreitas e curtas, e perturba a sua harmonia, proporção e simetria, qualidades essenciaes do bello.

2º – A abertura de novas ruas condensa a população, e como a cidade não é bem provida d'agua e esgotos, essa agglomeração vem cooperar para peiorar o seu estado sanitario.

3º – A projetada rua que partindo da rua Direita vai terminar na do Commercio, fica tão perto da rua S. Rita que apenas existem duas casas entre ellas, o que não só prejudica os terrenos a edificar em qualquer das duas, como tambem a Camara ficará na contingencia de conservar no centro da cidade duas ruas curtas e estreitas; porque o alargamento dellas importa a fusão.

4º – Ha offeras taes que trazem, antes onus que beneficio, esta é uma dellas, porque vem onerar os cofres municipaes com despezas de calçamentos, aguas, fiscalização, etc., etc.

5º – E finalmente já foi votado por esta Camara que rua alguma seria aberta com menos de 60 palmos de largura [...]

(Sessão da Câmara Municipal de 6 de julho de 1883. In: ESTEVES; LAGE, 1915, p.166).

Trata-se do condicionamento, pelo poder público, à implantação dos novos modelos urbanísticos e arquitetônicos. As limitações impostas pela Câmara Municipal, como se vê no texto acima, delineiam os novos contornos em que a cidade se desenvolveria submetida a uma visão unificadora e centralizadora de um "plano geral", distinguindo-se da espontaneidade do antigo traçado. A construção de uma cidade pertencente à Era Industrial, em que estavam subtendidas noções de "ordem" e "progresso", também está representada nos gestos oficiais, quando na Resolução nº 666, de 14 de Outubro de 1912, a Câmara Municipal dispõe:

Art. 1.º Ficam isentos de todos os impostos municipaes, pelo praso de cinco annos, a contar da data em que o requerem, os proprietarios que contruirem grupos de cinco casas, no mínimo, para residencia de operarios, na zona urbana e suburbana.

§ 1.º Essas construcções obedecerão ás regras de hygiene e seu aluguel não poderá exceder de 30\$000 mensaes, emquanto durarem os favores desta lei.

§ 2.º As plantas e perfis para a sua construcção serão sujeitos a aprovação do Presidente da Camara.

§ 3.º A isenção de impostos concedida pela Camara aos proprietarios de casas para operarios se refere apenas aos impostos após a conclusão dos alludidos predios, não abrangendo o disposto no art. 1.º da resolução n. 111, §§ 8.º e 9.º, concernente ao pagamento de licença para a construcção ou reconstrucção em terreno particular para habitação, etc.

(Sessão da Câmara Municipal de 14 de outubro de 1912. In: ESTEVES; LAGE, 1915, p.169).

Percebe-se, aí, que o processo de industrialização da cidade de Juiz de Fora foi articulado através de investimentos privados subsidiados pela administração pública local, que oferecia incentivos, como o caso da isenção de impostos que atendia especificamente a interesses do setor industrial, e se ocupava, ao mesmo tempo, dos cuidados e ordenação das questões estéticas, arquitetônicas e urbanísticas destes empreendimentos.

Como em São João del-Rei, a cidade de Juiz de Fora foi representada nos finais do século XIX e início do XX através de publicações locais como álbuns e almanaques que evocavam, através de construções textuais detalhadas, a delimitação de uma identidade local. As aspirações a uma civilização industrial e as absorções das modificações urbanas podem ser observadas nestas publicações, através da descrição das múltiplas facetas consideradas representativas da cidade:

A povoação de Juiz de Fóra foi constituída em séde de municipio no ano de 1850, denominando-se então Villa de Santo Antonio do Parahybuna.

Por lei de 2 de maio de 1853 foi elevada a cidade, cuja installação official effectuou-se em 7 de setembro de 1856.

A 12 de setembro de 1886, justamente 30 annos depois, inaugurava-se a Exposição Sul-Mineira, brilhantissimo certamen regional, devido á iniciativa do activo e talentoso dr. José Capistrano Barboza de Alckmin, poderosamente auxiliado por toda a população e administração da ex-provincia.

A poucas horas da Capital Federal, acha-se entretanto a 675 metros acima do nivel do mar, offerecendo agradabilissima estação a hospedes e visitantes, durante a força do verão (...)

A população é actualmente de 12 a 13,000 almas approximadamente, o numero de predios 922 e o de fogos 1.200, segundo a ultima numeração, que não comprehende a consideravel quantidade de casas que constituem a Villagem, arrebalde pittoresco onde fica a importante ex-colonia allemã.

A Estrada de Ferro Central, que tem aqui elegante estação de primeira classe, offerece ainda, no aprazivel bairro de Mariano Procópio, excellent ponto de embarque para os que queiram evitar o grande movimento e notavel concorrência de povo que ha na *gare* da cidade.

*

Illuminada a luz electrica, devido ao genio emprehendedor e adiantado espirito do sympathico cidadão Bernardo Mascarenhas; abastecida de agua potável; servida de bonds e carros de praça; calçada a *mac-adam*, com largos passeios lateraes de cantaria, reúne actualmente a cidade de Juiz de Fóra, sempre em augmento e prosperidade, indispensaveis requisitos de uma localidade confortavel e moderna.

*

Seus principaes edificios são o Forum, a Santa Casa de Misericordia, a Hospedaria dos Immigrantes, o Theatro Novelli e a Cadêa, além de 4 igrejas, entre as quaes sobresahe a Matriz, pelo custoso e solido revestimento de adro e elevação em que está collocada.

Com a edificação do Asylo de Mendigos, bellissima conquista que deveremos aos esforços do intelligente e laborioso sacerdote João Emilio Ferreira da Silva, parece que teremos em breve preenchida mais essa lacuna, o que completará o aspecto de uma cidade em tudo moldada pelo espirito de civilisação actual (TAVARES, 1891, p.9-11).

No Álbum do Município de 1915, no início do capítulo "Indústrias", o autor ressalta o caráter progressista representado pelo desenvolvimento industrial da cidade, onde,

Poucas cidades brasileiras possuirão o brilhante movimento industrial que Juiz de Fora demonstra pelo esforço da iniciativa particular, assinalando, assim, a pujança do seu desenvolvimento. Passando aos interessados a lista de estabelecimentos industriais, fazemo-lo cômnicos de que o leitor de nossa asserção se convencerá, entrevendo em Juiz de Fora um meio adiantado e ótimo campo de iniciativas (ESTEVES; LAGE, 1915, p.281).

Vê-se, nestas descrições e considerações, a idéia de uma cidade, sobretudo, “confortável e moderna”, como sugería a sociedade burguesa que, como afirma Patetta (1987), “dava primazia ao conforto, amava o progresso (especialmente quando este melhorava suas condições de vida)”. Ressalta-se, ali, uma cidade salubre que dispunha das mais avançadas inovações urbanas como estações de trem, iluminação elétrica e largas avenidas pavimentadas, bem como de edificações públicas vistas como necessárias ao seu bom funcionamento, representadas pelo Fórum (administração), Santa Casa de Misericórdia (serviços médicos), Cadeia (manutenção da ordem), a Hospedaria dos Imigrantes (viabilizando o fornecimento de mão-de-obra especializada necessárias para suas indústrias), os locais de culto e a “futura” edificação que resolveria o problema da mendicância, que compõem o cenário do que se entendem como “uma cidade em tudo moldada pelo espírito de civilização atual” (TAVARES, 1891, p.11)

O desenvolvimento industrial, sublinhado nestas publicações, determinavam a qualificação de uma cidade “futura”¹⁰, sendo seus “heróis” do momento homens, que promoveriam o desenvolvimento da cidade através de suas iniciativas particulares, como é o caso do industrial citado Bernardo Mascarenhas.

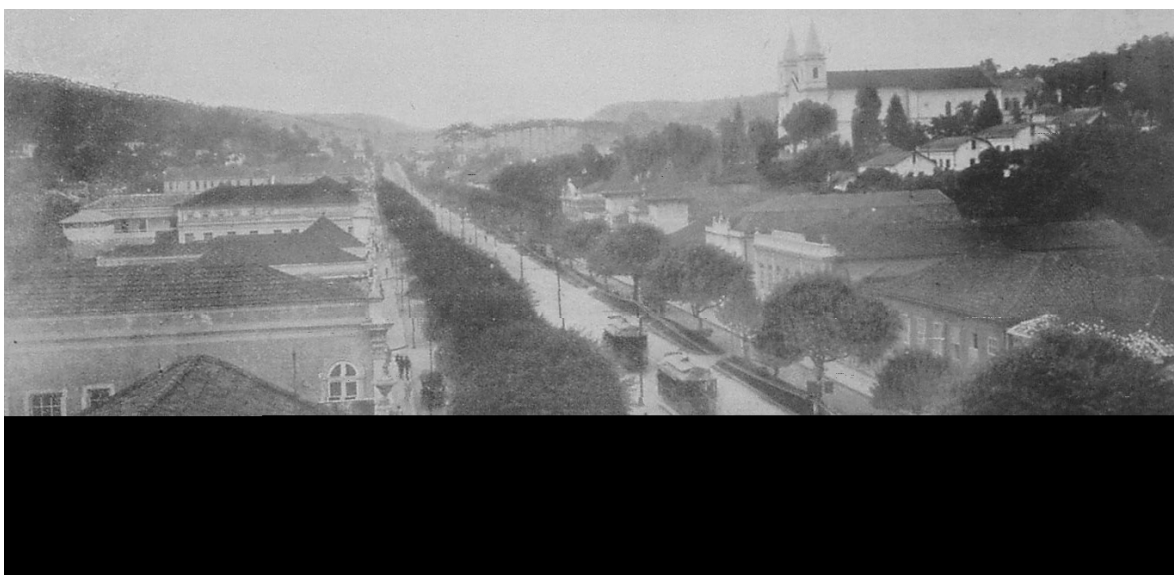


Figura 1.1.9: Avenida Barão do Rio Branco.
Fonte: ALBUM (1929).

¹⁰ Termo utilizado por Esteves; Lage (1915).

1.2. O ECLETISMO E O NOVO CENÁRIO URBANO EM MINAS GERAIS: SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA

A arquitetura que representará os impulsos modernizadores nestas duas cidades será, sobretudo, a arquitetura “ecclética”, que se difundirá como símbolo de uma nova ordem que se instalava. Em um primeiro momento, ver-se-á empreendida nas edificações extra-oficiais, e, posteriormente, afirmando-se como “estilo” arquitetônico que representava a República recém-proclamada. Como afirma Del Brenna (1987), a adoção do Neoclássico como “estilo oficial” do Império não impediu que manifestações de caráter “ecclético”, ligadas à estética do pitoresco e a uma concepção romântica da ambientação, ocorressem em jardins e em arquitetura residencial de maneira paralela. É o caso da Chácara Mariano Procópio, na cidade de Juiz de Fora. Construída por volta do ano de 1869 onde se destaca o jardim que apresenta um desenho “à inglesa”. Seu projeto é atribuído por Santos (1977) ao botânico francês Auguste François Marie Glaziou, que também foi responsável pela reforma do Passeio Público do Rio de Janeiro (1861) e foi um dos introdutores da “estética pitoresca” nos jardins e parques brasileiros.

Entretanto, o ecletismo encontra a sua maior difusão quando se expressa como “estilo oficial” da República. Como afirma Salgueiro (1987), assim como o Barroco representava o estilo da época colonial e o Neoclássico o Império, a adoção dos estilos transplantados que compõem o Ecclético, representavam um ideal republicano aludido por “novas gerações, conscientes da sua contemporaneidade à era industrial”, e em busca de sinais de adesão à modernidade (SALGUEIRO, 1987, p.125).

Como ocorrera na capital federal, as manifestações eccléticas irão se difundir, de uma maneira mais ampla em edifícios públicos e particulares, como os casos das edificações governamentais, residenciais, religiosas, através de novas construções ou mesmo de reformas que se estendiam desde uma simples fachada a avenidas inteiras. Entender o cerne da arquitetura ecclética parece-nos, neste momento, um elemento elucidativo para a compreensão de como se construiu este novo cenário urbano nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora como resposta à ordem industrial.

A ascensão da classe burguesa e o capitalismo industrial tiveram uma profunda ligação com as transformações ocorridas no panorama arquitetônico europeu (e suas áreas de influência) durante o século XIX. Marcada por uma intensa crise dos valores estéticos tradicionais, a arquitetura empreendida pela sociedade industrial que se afirmava buscou através da (re)descoberta de antigos referenciais um simbolismo e linguagem próprios que pudessem representá-la. Mignot (1983) define bem o contexto no qual esta linguagem arquitetônica seria inserida,

L'architecture du XIX^e siècle est d'abord un phénomène quantitatif. En 1800, l'Europe a 187 millions d'habitants, en 1850, 266 millions, en 1900, 420 millions. Pour ces nouvelles populations de la révolution industrielle, on a dû bâtir des centaines de marchés et de gares, de lycées et d'hôtels de ville, d'hôpitaux et de prisons, des dizaines de milliers de maisons et d'îmeubles (MIGNOT, 1983, p.8)¹¹.

Durante o século XVIII, o avanço dos estudos arqueológicos inspirou as primeiras tendências arquitetônicas que se instalavam como uma reação à arquitetura barroca. A relação da arquitetura com a Antiguidade clássica, bem como os preceitos arquitetônicos estabelecidos desde o Renascimento consagrados em seus tratados, pôde, através da renovação arqueológica marcada pelas escavações em Herculano (1738) e Pompéia (1748), ser reavaliada e estudada de maneira mais aprofundada. Como afirma Benévolo (1989, p.62) "a Antiguidade clássica não é mais uma idade mítica do ouro, situada nos confins do tempo, mas sim um período histórico estudado com método científico".

Entretanto, segundo Benévolo (1989), o espírito iluminista que possibilitou, a partir da descoberta da arte grega arcaica e das novas visões da arquitetura imperial romana, o retorno à natureza, por um lado consolidou, por volta de 1770, o neoclassicismo como uma nova linguagem arquitetônica, e por outro foi responsável pela desmistificação do referencial arquitetural greco-romano, passando a ser percebido como um período histórico como todos os outros, e seu poder normativo colocado em dúvida. O interesse pelo estudo de civilizações distantes, desencadeado pelas expedições e conquistas do expansionismo capitalista, despertou o gosto pelo exótico. À tradicional concepção estética clássica do belo, ligado ao arbítrio do bom gosto, somam-se as noções do sublime e do pitoresco configurando novas experiências estéticas.

O neoclássico, de maneira geral, predominou no cenário da arquitetura ocidental até as primeiras décadas do século XIX. Porém, simultaneamente, verifica-se uma lenta transformação que remete a meados do século XVIII, sobretudo na França e Inglaterra através de "um sentimentalismo burguês" que se espraiava com tom intensamente emotivo inspirado no profundo pessimismo diante os rumos da sociedade e civilização industrial. Paulatinamente, uma mudança de gosto deixa de favorecer "as figuras bem proporcionadas e as vistas bucólicas, para destacar, por exemplo, as solitárias, selvagens e melancólicas paisagens inglesas que recebem o nome de "românticas", como que se contrapondo à paisagística serena e composta, de linha "clássica" francesa" (GUINSBURG, 1985, p.261).

¹¹ A arquitetura do século XIX é, antes de mais nada, um fenômeno quantitativo. Em 1800, a Europa tinha uma população de 187 milhões, em 1850 266 milhões, e em 1900 420 milhões. Essas pessoas, vivendo num período de revolução industrial, requeriam centenas de mercados e estações, escolas secundárias e prefeituras, hospitais e prisões, dezenas de milhares de escolas e edifícios públicos, e centenas de milhares de casas e blocos de apartamentos (MIGNOT, 1983, p. 8, tradução nossa).

A afirmação do revivalismo gótico deu-se nas primeiras décadas do século XIX, motivada pelo sentimento nacionalista fortalecido pelas guerras napoleônicas, representando, especialmente nos casos da Inglaterra, Alemanha e França, o gênero nacional. O interesse pela arquitetura gótica já estava presente durante o século XVIII, como manifestação marginal ao neoclassicismo, porém sua afirmação muito se deve aos trabalhos de restauração dos monumentos medievais, ocorridos ainda no século XVIII, que proporcionaram um conhecimento mais profundo tanto das aspirações técnicas como ideológicas do estilo. A própria identificação dos sistemas estruturais utilizados nas construções góticas com o aperfeiçoamento de materiais e técnicas, em especial as estruturas em ferro, contribuiu para o fortalecimento do revivalismo gótico. Neste sentido, a arquitetura neogótica encontra na figura de Viollet-Le-Duc, responsável, juntamente com Lassus, pelas obras na catedral de Notre-Dame de Paris, um de seus mais incisivos defensores. Sua relação com a arte gótica está ligada a sua atividade como restaurador. Porém, foi através do conhecimento aprofundado e revisão da Idade Média que, de acordo com Renato De Fusco, Viollet-le-Duc encontraria a "mais racional afirmação daquelas famosas leis construtivas funcionais, econômicas, etc." (DE FUSCO, 1976).

Entretanto, sua aproximação com a arquitetura do ferro e a evolução de seus estudos críticos sobre a autenticidade dos estilos arquitetônicos, já nas décadas de 1860-1870, culminariam na proposição de novas respostas arquitetônicas. Viollet-Le-Duc via através de uma relação mais complexa entre os valores expressivos e instrumentais proporcionados pelo ferro, uma nova noção estética tendo a técnica como a base da expressão arquitetônica, o que foi chamado por Frampton (1997) de "racionalismo estrutural" o qual viria a se opor ao ecletismo em arquitetura.

A partir dos anos 1840-1850 a arquitetura européia vivenciaria, talvez, a sua fase mais controversa. O ecletismo em arquitetura emerge como resultado da superposição de três fenômenos: a generalização da estética pitoresca, o renascimento gótico que culminaria na definição de um gótico moderno e um rejuvenescimento do classicismo através da utilização mais livre do "receituário" da tradição greco-romana (MIGNOT, 1983). Mignot (1983) descreve este período como um movimento "duplamente retrospectivo e prospectivo" buscando, ao mesmo tempo, nos recursos dos novos materiais e nos valores dos diferentes séculos, respostas para os problemas colocados pelos novos programas da sociedade industrial. Portanto, a justaposição de diversas linguagens arquitetônicas sintetizava um novo meio de expressão, em que,


Pour satisfaire les exigences variées d'une société en pleine mutation, les architectes ont su tirer parti, avec un sens remarquable du *caractère* architectural, de toutes les suggestions de cet horizon culturel singulièrement élargi, et adapter avec la liberté d'une culture vivante, solutions, partis d'ordonnance ou de plan, équilibres de masses et enchaînements d'espaces des édifices du passé aux besoins contemporains.

Loin d'être un obstacle à la création, la méditation sur cet héritage apparaît comme le stimulant naturel de l'imagination et les allusions culturelles comme l'instrument privilégié d'une expression architecturale contrastée et significative (MIGNOT, 1983, p.309)¹².

A arquitetura eclética predominaria no panorama arquitetônico europeu até os finais do século XIX e início do XX, porém, como afirma Mignot (1983), a vulgarização de tal terminologia ocultava a distinção de dois importantes fenômenos: que o autor identifica como "ecletismo tipológico" e "ecletismo sintético". No caso do "ecletismo tipológico" a concepção arquitetônica era regida segundo o programa e o gosto do cliente. Este fenômeno esteve marcado pela analogia de alguns estilos arquitetônicos às diferentes funções dos edifícios – os mercados, os pavilhões de exposições, edifícios utilitários segundo um "estilo metalúrgico moderno"; igrejas, presbitérios segundo um "estilo medieval ou bizantino", edifícios públicos urbanos segundo um "estilo clássico, italiano ou francês". O fascínio por um arquétipo influenciaria a produção arquitetônica oitocentista através de referências como a catedral do século XIII, a pequena igreja medieval, os edifícios públicos romanos, o palácio italiano, etc. (MIGNOT, 1983). Desta maneira percebe-se a construção de um vocabulário arquitetônico eclético utilizado como uma paleta expressiva que acrescentou à gama clássica de ordens (dórica: severa; jônica: graciosa; coríntia: majestosa) gamas de variados estilos (grego: severidade; renascença: graciosidade; Luís XIV: majestuosidade; Luís XV: elegância, etc.).

O "ecletismo sintético" utilizaria, excepcionalmente, diferentes referenciais de estilos históricos para a composição de uma única obra (MIGNOT, 1983). O edifício da Ópera de Paris de Charles Garnier (1861-1874) é considerado o exemplo mais típico deste tipo de composição:

Garnier se sert de la palette des styles, comme les architectes classiques de celle des ordres : pour les bâtiments administratifs, à l'arrière, il emploie un style Louis XIII assez sobre, sur les rotondes de l'empereur et des abonnés, des demi-colonnes classiques, et sur façade principale il déploie toutes les ressources du grand style coloré de la Renaissance vénitienne ; à l'intérieur, les blanches arabesques François I^{er} du sous-sol font place au faste baroque du grand escalier (MIGNOT, 1983, p. 101)¹³.

¹² Para satisfazer as diversas exigências de uma sociedade em plena transformação, os arquitetos souberam tirar partido, com um notável sentido de caráter arquitetural, de todas as sugestões deste horizonte cultural singularmente expandido, e adaptar com a liberdade de uma cultura viva, soluções, partidos de organização e de planta, equilíbrio de massas e interpretação de espaços dos edifícios do passado às necessidades contemporâneas. Longe de ser um obstáculo à criação, a meditação sobre essa herança aparece como estimulante natural da imaginação e as alusões culturais como  liberumindado de um ep resã

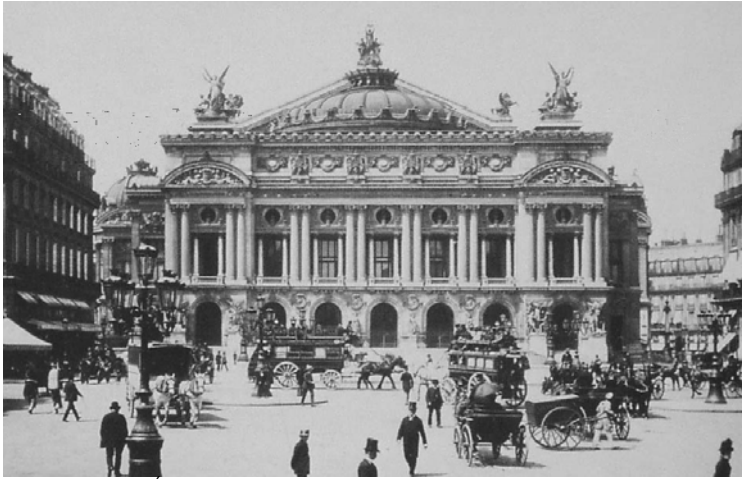


Figura 1.2.1: Ópera de Paris: Fachada.
Fonte: MIGNOT (1983).

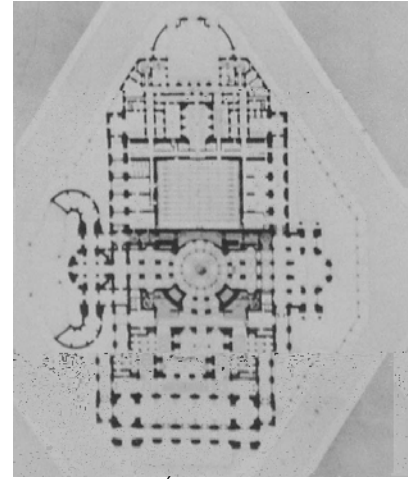


Figura 1.2.2: Ópera: Planta Baixa.
Fonte: MIGNOT (1983).

A diversidade do panorama arquitetônico produzido segundo o “ecletismo” ainda configura-se como um vasto campo de estudos da historiografia da arquitetura em que um consenso não pode ser aplicado. Segundo Puppi (2005), o debate sobre as interpretações da arquitetura deste período se concentra principalmente entre narrativas que enfocam a produção historicista a partir de seu caráter formalista e decorativo resultando na ausência de uma unidade estilística, e narrativas mais atuais que privilegiam sua caracterização, como um período de intensa experimentação marcada por seu dinamismo,

[...] um período que explorou continuamente o próprio estatuto epistemológico da arquitetura enquanto disciplina, um período que pôs em questão sua própria autonomia procurando novas alianças ou inspirações em outra disciplinas, sejam modos de interrogação ou sistemas de classificação (Coletivo, 2001¹⁴ apud PUPPI, 2005).

Mignot (1983) já apontava esta ruptura interpretativa quando definia a utilização do repertório historicista como meio de expressão coerente na arquitetura da época:

Mais cette diversité qui traduit l'étendue du musée architectural imaginaire des architectes du XIX^e siècle et de leurs clients ne doit pas faire illusion. La coexistence des différents styles n'est confuse que pour nous, qui ne savons plus lire ce code. La juxtaposition si déconcertante de plusieurs styles est l'un des moyens d'expression des architectes du XIX^e siècle (MIGNOT, 1983, p.100)¹⁵.

Os debates acerca da arquitetura do século XIX têm suas origens no próprio período em que a intensa dinâmica das experiências arquitetônicas vividas culminaria, já em suas décadas finais, nas críticas e questionamentos relevantes naquele momento de absorção das rupturas ocorridas com a consagração do capitalismo industrial. Ao século que abordou “todas as

¹⁴ Coletivo, **L'Architecture, les Sciences et la Culture de l'Histoire au XIXe Siècle**, Saint-Etienne, Publications de l'Université de Saint-Etienne, 2001, texto da contracapa.

¹⁵ Mas essa diversidade, que traduz o acervo do museu arquitetural imaginário dos arquitetos do século XIX e de seus clientes não deve nos iludir. A coexistência dos diferentes estilos só é confusa para nós que não sabemos ler o código. A justaposição tão desconcertante de vários estilos é um dos meios de expressão dos arquitetos do século XIX (MIGNOT, 1983, p.100, tradução nossa).

arquiteturas” Viollet-Le-Duc questionava: “Por que, então, o século XIX não tem arquitetura?” (VIOUET-LE-DUC, s/d).

Talvez o ponto-central da questão estivesse relacionado aos novos programas e aos novos tipos arquitetônicos como estações ferroviárias, indústrias, pavilhões de exposições, casas burguesas e habitações operárias, que encontraram sua melhor representação nas estruturas utilitaristas depois de esgotadas as tentativas de adaptação dos “arquetipos arquitetônicos” sugeridos por Mignot (1983). A industrialização de componentes da construção acrescentou ao vocabulário arquitetônico alguns conceitos que redefiniriam os rumos da arquitetura tais como: pré-fabricação, produção em série e standardização. Os novos métodos de fabricação, apesar de se estenderem aos materiais tradicionais de construção, encontraram no ferro sua melhor manifestação. Sua diversidade de usos e adaptações atingiu vários níveis de arquitetura, da estrutura à ornamentação, despontando como alternativa viabilizadora das demandas da construção em massa e em grande escala da arquitetura da nova sociedade que se organizava.

Entretanto, como afirma Gonçalves (1998), o progresso da industrialização, apesar de suas vantagens técnicas, fez emergir o “divórcio” entre arte e técnica. O emprego do ferro, nas últimas décadas do XIX, já se dava em larga escala, porém seu uso se concentrava em sistemas estruturais “encobertos por camadas historicistas” nas edificações ecléticas, na fabricação em massa de elementos decorativos ecléticos, ou enfatizando suas qualidades específicas aplicado ao desenvolvimento de formas e programas como aspirava o “racionalismo estrutural”.

Segundo Kùhl (1998), a posição mais corrente no período, principalmente entre os arquitetos, era a de dissociar totalmente a ciência e a técnica da estética e da arquitetura. Esta ruptura que se agravava desde o início do século XIX pode ter sido, no exemplo da França, motivada pela rivalidade entre a Ecole Polytechnique, fundada em 1794, e a Ecole des Beaux-Arts, instituição que existia desde o Antigo Regime e que fora reativada por Napoleão, em 1806. As primeiras experiências da “estética metalúrgica”, empregando elementos estruturais de forma aparente, como o caso do ferro, se encontram nas galerias e pavilhões de exposições e tiveram como marco referencial o Palácio de Cristal (1851) de Joseph Paxton, construído para abrigar a Exposição Universal de Londres.



Figura 1.2.3: Crystal Palace: fotografia da época.
Fonte: MIGNOT (1983).

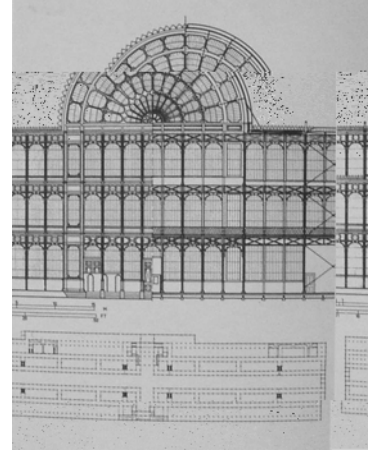


Figura 1.2.4: Corte e Planta Baixa.
Fonte: MIGNOT (1983).

Uma vertente dos “racionalistas” apontava que a nova arquitetura, com características próprias para o século XIX, se daria através do emprego do ferro aparente, da aplicação deste metal de acordo com suas particularidades e da exploração de suas características estruturais e estéticas. A arquitetura do ferro foi, desta maneira, difundindo-se e adquirindo uma linguagem própria. Joris Karl Huysmans discute a questão, ao comentar a seção de arquitetura do Salon Officiel de 1881 em Paris:

O segundo Império, grande construtor, como todos sabem, mas de uma irremediável inépcia do ponto de vista do gosto, havia sonhado fazer eclodir uma arte arquitetônica que levasse seu nome. Encorajou, com esse fim, amálgamas disparatados de todos os estilos (...)
Léonce Reynaud, Michel Chevalier, César Daly, Viollet-le-Duc declararam repetidas vezes que somente o ferro e o ferro fundido poderiam comandar novas formas. Hector Horeau, que foi o mais audacioso arquiteto de nosso tempo, elaborou gigantescos planos de monumentos siderúrgicos: nada se fez. O movimento se anunciava bem, mas o Estado, dispendo de todas as comandas, fixava-se em suas idéias, e sustentado pela velha escola, admitia, apenas em raros intervalos, o emprego combinado do ferro e da pedra, e rejeitava resolutamente o metal aplicado, sozinho, como matéria primordial dos edifícios. Pouco a pouco, no entanto, o ferro fundido se impõe. Os trabalhos dos engenheiros ajudam a divulgá-lo; as construções metalúrgicas que eles efetuam agitam a apatia rotineira dos arquitetos e do público. (...)

Um fato concreto é que a velha arquitetura deu tudo o que podia dar. É, portanto, inútil estafá-la, ou querer tornar apropriados materiais e estilos caducos às necessidades modernas. Trata-se agora, como escreveu o Sr. Viollet-le-Duc, de procurar as formas monumentais que derivam das propriedades do ferro. Algumas já foram descobertas. Os esforços da escola dita racionalista se dirigiram até hoje sobretudo para tipos das estações, dos circos, dos vestibulos; amanhã se dirigirão aos tipos dos teatros, das prefeituras, das escolas, de todos os edifícios da vida pública, abandonando as servis cópias de domos, de frontões, flechas, deixando as combinações empobrecidas, para sempre, da pedra” (HUYSMANS, 1883¹⁶, apud KÜHL, 1998, p.36).

¹⁶ HUYSMANS, J. **L'Art Moderne**. Paris, Plon, 1883, pp. 236-237; 244-245.

Como vimos, a evolução da estética da era industrial transforma-se desde a livre exploração de vocabulários arquitetônicos de momentos passados, numa tentativa de apropriação da burguesia de símbolos da aristocracia, o que foi convenicionado chamar de "ecletismo", até a sua afirmação como modelo estético contribuindo para a renovação dos conceitos, das formas e o desenvolvimento de novos padrões estéticos e estruturais, que começariam a definir-se como "atitude formativa da consciência arquitetônica contemporânea" (DE FUSCO, 1976).

Em um primeiro momento, onde se concentra nosso foco de estudo, as novas tipologias arquitetônicas como os casos das estações ferroviárias e edifícios fabris se apresentarão segundo os ideais estéticos propostos pelo ecletismo, que, em suma, como define Loyer (1983), seria a liberdade de escolha de estilemas de períodos anteriores como uma opção consciente e coerente com os programas arquitetônicos, introduzindo recursos de novos materiais e técnicas industriais.

A transposição desta linguagem para o Brasil foi definida por Lemos (1987) como "a liberdade ou a licença de criar, de recriar, ou de combinar formas, de misturar ornamentações próprias de estilos definidos regionalmente pela Europa afora" (LEMOS, 1987, p.70). Originado do desejo de conciliação de velhos estilos com inovações tecnológicas, pode-se pensar a introdução da arquitetura eclética no Brasil como associada a uma "forma concreta de demonstrar adesão ao progresso e ajustamento às chamadas civilizações europeias de maior prestígio" (CASTRO, 1987, p.211). A referência ao mundo europeu, a flexibilidade na introdução de elementos de estilos diversos e as novas possibilidades tecnológicas e de importação marcaram de maneira determinante a arquitetura brasileira durante o final do século XIX.

As primeiras manifestações nacionais das tendências arquitetônicas difundidas na Europa remontam ao final do século XVIII. Apesar de incipiente, a difusão de elementos da arquitetura neoclássica no país expressou-se inicialmente no Pará, a partir de engenheiros militares e, principalmente, através do arquiteto italiano Antônio Landi cuja produção se destacou pela introdução de idéias classicizantes, em formas austeras, à arquitetura tradicional (DERENJI, 1989). Entretanto, a arquitetura neoclássica foi introduzida de maneira efetiva no Brasil (principalmente no Rio de Janeiro) a partir da vinda da Missão Artística Francesa em 1816, e teve como nome principal o arquiteto Grandjean de Montigny. Sua importância concentra-se na difusão do neoclassicismo através de suas obras no Rio de Janeiro e em sua atuação como professor na Academia Imperial de Belas-Artes consolidando, mais tarde, o neoclássico como estilo oficial do Império.

A tentativa de transplantação do neoclassicismo europeu para o Brasil deu-se em um panorama de rivalidade entre Montigny e seus discípulos, que pouco a pouco impuseram o estilo através de grandes obras públicas (como é o caso do edifício da Academia Imperial de Belas Artes) e os mestres-de-obras portugueses ou locais responsáveis pela construção da maioria das casas do centro da cidade, segundo a arquitetura tradicional de influência lusitana. A consolidação desta "corrente neoclássica tardia"¹⁷, que se estendeu quase solitariamente até a década de 1860, deu-se de maneira pontual e seletiva. As dificuldades de transporte de materiais e mão-de-obra especializada foram alguns dos fatores que impediram sua vulgarização de maneira mais significativa. A influência neoclássica concentrou-se, além da corte, principalmente, em cidades litorâneas como Recife e Salvador, pela facilidade de importação de mão-de-obra especializada, bem como de produtos industrializados. O adentramento da linguagem clacissizante na arquitetura das cidades do interior do país se daria de forma paulatina ou localizada. Como afirma Salgueiro (1987), durante o século XIX, embora transformem a aparência das edificações, as influências neoclássicas, assim como posteriormente outros estilos difundidos na Europa, passam a coexistir com estilemas coloniais, sem chegar em alterar as cidades ao nível estrutural.

[...] "o volume, o partido, vão-se dissolvendo no enfeite", grades de vidro, madeira e metal recortado formando lambrequins, frontões e cornijas em resalto, vergas triangulares ou ogivais coroando os vãos, platibandas com balaústres, estátuas ou compoteiras, telhados achalezados, seteiras no rés-do-chão etc (SALGUEIRO, 1987, p.108).

Assim como em São Paulo, as influências do academismo em Minas Gerais surgem de forma esporádica ou fragmentária, muitas vezes sem uma vinculação direta à Missão Artística francesa. Uma disseminação concreta das referências arquitetônicas e urbanísticas européias nestas províncias apenas ocorreria a partir de meados do século XIX com a expansão da rede ferroviária que, como vimos, nem sempre esteve vinculada à ascensão da economia cafeeira, porém encontram interseção no que diz respeito às políticas de modernização. Como afirma Lemos (1979), a transposição do "Eclétismo" para o Brasil se deu de maneira bastante diversa da Europa. Aqui, o eclétismo arquitetônico "nada tinha a ver, de modo direto, com o eclétismo filosófico que tolerava a coexistência de modos de pensar diferentes, conciliando correntes e comportamentos" (LEMOS, 1979, p. 116). O eclétismo brasileiro não conheceu o embate e fusão entre o neoclássico e o neogótico, e, naquele momento, ainda não havia se inteirado dos "dilemas arquiteturais" decorrentes da busca por uma linguagem condizente com um mundo industrializado, a não ser por um ou outro arquiteto que os trouxe na bagagem.

¹⁷ Como denominou Bruand (1981).

De uma maneira geral, o cenário arquitetônico brasileiro relacionou-se com a corrente eclética em vários níveis. Nas grandes cidades, como estilo oficial ou extra-oficialmente, o ecletismo ver-se-á empregado através de arquitetos estrangeiros contratados por pessoas de posses para a confecção de projetos, com maior grau de fidelidade ao produzido na Europa. Ainda havia os profissionais brasileiros, oriundos de uma única escola nacional, que se mantiveram dentro do neoclássico ensinado por Montigny. Em outro nível, os referenciais da arquitetura eclética influenciaram também a praticada pelas camadas mais pobres, em grande escala, o que Lemos (1979, p. 118) define como “arquitetura popular urbana”.

Seja ela uma “arquitetura de arremedo” ou a “arquitetura da modernização”, essa produção vernacular se expressou, ainda com fortes vínculos com a arquitetura tradicional, nas casas “nos alinhamentos e poucos jardins laterais – somente passagens descobertas favorecendo ar e luz aos cômodos medianos” (LEMOS, 1979, p. 118). Dentro de seus limites, as fachadas eram ornamentadas com relevos em estuque e foi grande a utilização de ornatos industrializados. Considerando as diferenciações regionais, a produção vernacular dos finais do século XIX e início do XX foi produzida em torno de certos padrões, geralmente integrantes dos novos códigos de posturas, onde predominavam o emprego dos porões altos, as “janelas de abrir para fora”, os “vazios com ligeira vantagem sobre os cheios”, as platibandas ornamentadas com iniciais, compoteiras, estátuas, monogramas, e datas nas cimalthas (LEMOS, 1979, p. 120).

Essa caracterização foi comum a todas as cidades brasileiras que tiveram o “Ecletismo” como experiência arquitetônica e urbana, como vimos no caso de Belo Horizonte. Entretanto, tornou-se pertinente, em nosso trabalho, as considerações de Salgueiro (1987, p.108) acerca das especificidades da disseminação do Ecletismo em Minas Gerais. “Minas Gerais são muitas neste momento. [...] compõem-se de um “conglomerado” de cidades e arraiais isolados entre si, autônomos e desigualmente prósperos”, não cabendo defini-los genericamente. Desta forma, abordaremos o ecletismo em Minas Gerais através da análise nas duas cidades que comportam os nossos objetos de estudos: São João del-Rei e Juiz de Fora.

A arquitetura eclética encontra no Brasil especificidades regionais sendo as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo dois pontos referenciais da produção da época. Enquanto na capital do Império e, posteriormente, da República, a arquitetura eclética esteve intimamente ligada à tradição neoclássica implantada pela missão francesa, tendo como referência recorrente o panorama parisiense, a produção paulista, possibilitada principalmente pelo capital gerado pela economia cafeeira, teve grande influência da arquitetura historicista italiana trazida pelos imigrantes que compreendiam grandes contingentes de mão-de-obra, muitas vezes oriunda do ramo da construção civil (LEMOS, 1987).

A intensa comunicação entre as cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora com a capital brasileira solidificou-se desde a abertura do Caminho Novo até o final do século XIX, quando as ligações ferroviárias permitiram maior fluxo com outros centros. Verificou-se, no período estudado, relativo intercâmbio comercial entre o Rio de Janeiro, Juiz de Fora e São João del-Rei. Os álbuns e almanaques, publicados nestas cidades, apresentam anúncios de estabelecimentos industriais e comerciais intercambiados, como por exemplo, produtos das praças do Rio de Janeiro e de Juiz de Fora anunciados em publicações sanjoanenses.

Como vimos, as cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora se destacaram em Minas Gerais pela prosperidade comercial e industrial refletindo em seus espaços urbano e arquitetônico as aspirações de uma burguesia formada por fazendeiros ou comerciantes que viram na atividade industrial um sólido investimento para seu capital acumulado. Segundo Patetta (1987), o Ecletismo pode ser definido como uma cultura arquitetônica própria de uma classe burguesa, atribuindo a ela as rápidas transformações arquitetônicas e urbanísticas visando ideais de conforto e sua afirmação enquanto classe dominante.

Foi a clientela burguesa que exigiu (e obteve) os grandes progressos nas instalações técnicas, nos serviços sanitários da casa, na sua distribuição interna, que suscitou uma evolução rápida das tipologias nos grandes hotéis, nos balneários, nas grandes lojas, nos escritórios, nas bolsas, nos teatros e nos bancos, que soube encontrar o tom exato de autocelebração nas estruturas imponentes dos pavilhões das Exposições Universais (de Londres – 1851 – e de Paris – 1867-78-79) obtendo a aglutinação de todas as expressões formais em torno do mito do progresso: o *Crystal Palace*, a *Torre Eiffel*, *Lês Galéries des Machines*, *O Baile Excelsior*, os romances de Júlio Verne, etc. (PATETTA, 1987, p.13).

Tal como no processo de modernização e industrialização, a tentativa de transposição da arquitetura eclética européia pode ser identificada no Brasil expandindo-se interior adentro como expressão de uma cultura burguesa. Seja na suntuosidade de seus palacetes ou na monotonia de suas vilas operárias, a arquitetura empreendida pelo capital industrial concretizava símbolos de uma nova ordem urbana. Não foi diferente nas cidades de Juiz de Fora e São João del-Rei, já que estas apresentavam os fatores que propiciaram sua inserção na ordem industrial: massa de capital passível de se transformar em capital industrial; mão-de-obra assalariada, garantida pelas políticas de imigração; e formação de um mercado interno, que, em grande parte, já haviam se constituído. De uma maneira geral a implantação do ecletismo nestas duas cidades, tal como em tantas outras, se deu de forma similar, pois encontrava interseção no modelo seguido. Porém nelas podem ser verificadas algumas singularidades em seus processos de apreensão.

Em ambos os casos a implantação da arquitetura eclética se deu de forma paulatina convivendo com construções e traçados urbanos que preservavam a linguagem colonial. Porém, os quase dois séculos que separam as fundações destas cidades significaram níveis diversos de intervenção em se tratando do novo “estilo”. Enquanto na cidade de Juiz de Fora, a implantação do modelo eclético somou-se à própria consolidação de sua fisionomia e traçado urbano, em São João del-Rei, de características urbanas já há muito solidificadas, o processo de assimilação dos novos padrões arquitetônicos e urbanísticos se deu muito mais sob as idéias de convivência, adaptação e expansão.

Nas publicações da época que descrevem as cidades pode ser percebido, no caso de São João del-Rei, uma ligação mais estreita com seu passado, representada pelas igrejas barrocas e casarões coloniais, e, no caso de Juiz de Fora, uma expressão mais sólida da arquitetura da era industrial. Outra diferença é a presença de maior número de imigrantes em Juiz de Fora¹⁸ em detrimento das colônias sanjoanenses. Vale (1995) descreve a implantação da arquitetura eclética em Juiz de Fora durante o período de 1880 a 1930:

Ecletismo chegou aqui com poucos arquitetos e muitos mestres-de-obras italianos. O “estilo” de uma sociedade que quis aproveitar o progresso tecnológico e ao mesmo tempo mostrar erudição, fazendo referências históricas, o revivalismo. Aqui às margens do Paraibuna, esta burguesia construirá seus palacetes, olhando para a Europa, de onde vem o progresso que é o moderno, mas sobre uma estrutura que resiste – escravocrata (VALE, 1995, p.84).

Considerando o Ecletismo como “veículo maior da ideologia do capitalismo industrial”, Vale (1995) sintetiza a produção arquitetônica deste período segundo dois grandes grupos: o primeiro formado pelas construções empreendidas pela classe industrial, como os palacetes, as fábricas e as vilas operárias; e o segundo constituído pelas edificações institucionais, que, segundo a autora, reuniriam estabelecimentos que “garantiriam o bom funcionamento da ordem” (VALE, 1995, p. 87).

Tal como em outras cidades que passaram pelo processo de industrialização, Juiz de Fora apresentou, neste período, um panorama arquitetônico e urbanístico em que predominava a hierarquização dos espaços. Em amplos lotes instalados nas colinas, parte nobre da cidade¹⁹, construíram-se os palacetes dos industriais, enquanto as instalações de suas fábricas se situavam funcionalmente nas áreas centrais da cidade, em detrimento das vilas operárias localizadas em suas periferias. Os edifícios institucionais instalaram-se de maneira “pulverizada” na área central da cidade organizando suas múltiplas funções. Entretanto, o historicismo estava presente de maneira mais ou menos acentuada, em todos os extratos construtivos do período.

¹⁸ Já havia, em 1856, uma colônia alemã na denominada Colônia D. Pedro II em função dos trabalhos de construção da Rodovia União e Indústria.

¹⁹ Devido às constantes inundações da várzea do Paraibuna.

Entre a produção arquitetônica da época, destacaram-se alguns edifícios onde se vêem expressos o emprego do “vocabulário arquitetônico” sugerido por Mignot (1983). Com a predominância do ecletismo “sintético” e das formas da arquitetura greco-romana, pode-se observar uma produção menos elaborada durante a segunda metade do século XIX, como os casos do Palacete Mafalda e do edifício do Fórum, em contraposição às estruturas mais suntuosas erigidas durante o início do século XX, como foram os casos do edifício das Repartições Municipais e da Construtora Pantaleone Arcuri.



Figura 1.2.5: Palacete Santa Mafalda (1860), JF.
Fonte: BENS (2005).



Figura 1.2.6: Fórum (1878), JF.
Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).



Figura 1.2.7: Repartições Municipais (1918), JF.
Fonte: ÁLBUM (1929).



Figura 1.2.8: Companhia Pataleone Arcuri (1923), JF.
Fonte: ÁLBUM (1929).

Como observa Vale (1995), à medida que se industrializava, a cidade adquiria contornos ecléticos mais apurados. Seguiu em consonância com os melhoramentos de infra-estrutura urbana e a construção de palacetes e edificações de maior porte. Enquanto pode-se perceber uma arquitetura vernacular que se transformava e desfazia aos poucos seus vínculos às práticas tradicionais de construção, as edificações correlatas à industrialização voltavam-se para as mais novas técnicas construtivas e “modas” arquitetônicas difundidas principalmente na Europa, e se instalavam como sólidos exemplos dos novos padrões publicamente instaurados. Como se vê em citação do álbum do Município de 1915, “assignalando o roteiro seguido por marcos de edificação, as mais elegantes e uteis, segundo as exigências progressivas das organizações novas e sadias” (ESTEVES; LAGE, 1915, p.159).



Figura 1.2.9: Av. Rio Branco em finais do século XIX, JF.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.



Figura 1.2.10: Av. Rio Branco em 1929, JF.
Fonte: ÁLBUM (1929).

De grande relevância para a arquitetura eclética empreendida na cidade de Juiz de Fora foi o arquiteto Rafael Arcuri. Juntamente com a empresa construtora de seu pai, Pantaleone Arcuri, a Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli (antiga Pantaleone Arcuri & Timponi) fundada em 1895, foi responsável por importantes obras que viriam a constituir o novo cenário urbano de Juiz de Fora nas primeiras décadas do século XX. Dentre elas estão a sede da Associação Comercial de Juiz de Fora, o edifício das Repartições Municipais, o Cine Teatro Central, o Hotel Avenida, da própria sede da Cia. Pantaleone Arcuri, entre outras.



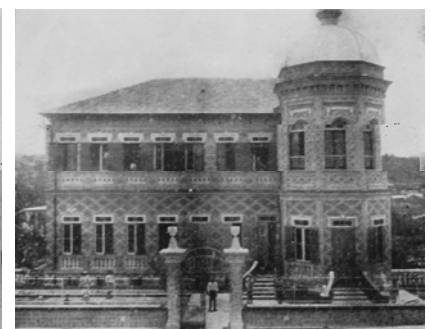
Figura 1.2.11: Associação Comercial e Cine Teatro Central, JF.
Fonte: BENS (2005).



Figura 1.2.12: Av. Rio Branco em 1929, JF.
Fonte: ÁLBUM (1929).



Rafael Arcuri se formou em Nápoles e regressou para o Brasil em 1911. Segundo a publicação **Juiz de Fora em Dois Tempos** (1997), sua primeira influência teria sido o trabalho do desenhista e contra-mestre Salvador Notaroberto, responsável pelos projetos da firma Pantaleone Arcuri & Spinelli. Entre outras construções, Salvador Notaroberto esteve envolvido, através da construtora Pantaleone Arcuri, nos projetos do edifício da Cia. Mineira de Eletricidade, do Colégio Santa Catarina, do antigo conjunto da Cia. Pantaleone Arcuri e do Instituto Granbery, entre outros.



Figuras 1.2.13: Cia. Mineira de Eletricidade, antiga Pantaleone Arcuri e Colégio Santa Catarina, JF.
Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).

Em síntese, pode-se verificar, na obra do arquiteto Rafael Arcuri, a elaboração marcante que remete ao “ecletismo sintético”, referido por Mignot (1983), onde, dispondo de uma “paleta de estilos históricos”, utilizava diferentes referenciais arquitetônicos em uma mesma obra.

Em São João del-Rei, a partir da segunda metade do século XIX, já se percebia o emprego de materiais industrializados como o ferro e o vidro, porém de uma maneira pouco vulgarizada e com uma utilização restrita a ornamentos em construções tradicionais. Posteriormente, alguns elementos da linguagem clássica vão sendo incorporados às construções não modificando significativamente seu aspecto colonial, como pode ser visto nos prédios da Prefeitura Municipal (antiga Câmara Municipal e cadeia - 1849) e do Museu Regional do Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional - IPHAN (antigo casarão do Comendador João Antônio da Silva Mourão - 1859).



Figura 1.2.14: Casarão (1859) São João del-Rei - SJDR. **Figura 1.2.15:** Prefeitura Municipal (1849), SJDR.
Fonte: FLORES (2002). **Fonte:** CAPRI; BELLO (1918).

Lima (1985) define um período de transição na incorporação da linguagem eclética na arquitetura sanjoanense, ao qual denominou “ecletismo de fachada”. Refere-se às construções cuja implantação utilizava os limites dos lotes e eram erguidas na maioria das vezes através de técnicas construtivas tradicionais. Porém suas fachadas eram orientadas de acordo com a linguagem eclética. Verificava-se o uso de platibandas, compoteiras, em alguns casos porão alto, e uma expressiva ornamentação. Em muitos



Figura 1.2.16: Casa 80, SJDR.
Fonte: FLORES (2002).



Figura 1.2.17: Casa 153, SJDR.
Fonte: FLORES (2002).



Figura 1.2.18: Casa 123, SJDR.
Fonte: FLORES (2002).

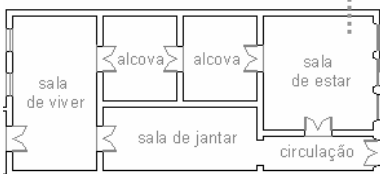


Figura 1.2.19: Planta baixa casa 80
Fonte: FLORES (2002).

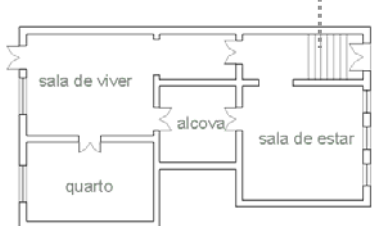


Figura 1.2.20: planta casa 153
Fonte: FLORES (2002).

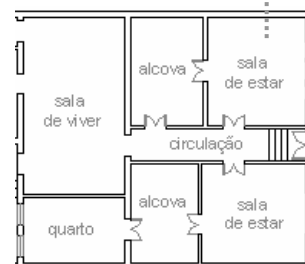


Figura 1.2.21: Planta casa 123
Fonte: FLORES (2002).

Muitas vezes convivendo com o “ecletismo de fachada”, ergueram-se, em São João del-Rei, significativos exemplares da arquitetura eclética. Expressaram-se, através do que sugere Mignot (1983), como uma síntese ou referência, algumas vezes simplificada, do “ecletismo sintético” e do “ecletismo tipológico”. Podem ser identificadas referências tanto ao revivalismo gótico na construção de uma igreja, como a Capela Nossa Senhora das Dores, o revivalismo greco-romano em teatros e edifícios públicos, como o caso do Teatro Municipal, o mourisco usado na construção de pavilhões de exposição, como o caso do Pavilhão de Matosinhos, bem como a utilização de vários estilos em um só edifício, como foi o caso de alguns palacetes, edifícios comerciais e residências.

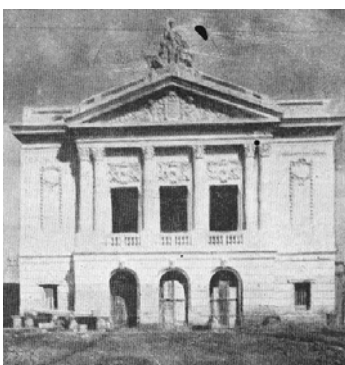


Figura 1.2.22: Teatro Municipal.
Fonte: CARVALHO (1924). SJDR



Figura 1.2.23: Pavilhão de Matosinho.
Fonte: CAPRI; BELLO (1918). SJDR



Figura 1.2.24: Capela N.sra. Dores.
Fonte: CAPRI; BELLO (1918). SJDR



Figura 1.2.25: Palacete João Lombardi, Palacete J & R Faleiro. e Lojas Charitas, SJDR.
Fonte: CARVALHO (1924).

Observa-se a difusão, principalmente, do “ecletismo sintético”, se assim podemos considerar, nas construções deste período. Porém, como bem observa Salgueiro (1987) no “repertório de estilemas que recebe hoje a rubrica de Ecletismo, é difícil separar elementos de procedência francesa, herdeiros do classicismo romântico, dos modelos neobarrocos e renascentistas oriundos da Itália” (SALGUEIRO, 1987, p. 118). Entretanto, convivem ainda neste período, as presenças do Neogótico, do pitoresco e das referências exóticas orientais. Embora com menor difusão, a arquitetura produzida no período nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora apresentavam estreita ligação à tradição da *Beaux-Arts* podendo ser identificadas, em diversos exemplos, os preceitos compositivos sintetizados por Guadet (1909). Estes se referem, principalmente, a edifícios de grande porte.

Tendo como ponto inicial a tradição da composição axial, Guadet (1909) propunha, através de uma abordagem normativa, a composição de estruturas a partir de três tipos gerais de composição de fachadas a partir do arranjo de elementos e planos retilíneos. A composição destes elementos supunha efeitos de sombra e luz e a diversidade de pontos de vista das edificações. As partes em si deveriam ser tratadas de acordo com as circunstâncias particulares a cada obra, sendo o “estilo” utilizado uma questão secundária, de escolha. Segundo Guadet (1909), através destes elementos de composição o arquiteto afirmaria suas idealizações e o efeito que se propôs a produzir.

Os três tipos gerais de composição seriam as fachadas compostas com um pavilhão central e duas partes laterais uniformes, como pode ser visto nos casos dos edifícios do Teatro Municipal, da Estação Ferroviária e do Colégio N. S. das Dores em São João del-Rei; as fachadas compostas com dois pavilhões laterais enquadrando a parte central uniforme, como faz referência a disposição da fachada da Companhia Industrial São Joannense, em São João del-Rei; e as fachadas compostas a partir da combinação das outras duas que geraria uma fachada com cinco divisões, como os casos dos edifícios do Colégio Stella Matutina, da Academia de Comércio e do edifício da Cadeia em Juiz de Fora. O autor ainda destaca, dentre as várias combinações resultantes, a fachada composta a partir de uma torre articulada

a duas partes em ângulo do edifício, geralmente aplicada em terrenos de menores proporções e de esquina, como é o caso do edifício das Repartições Municipais em Juiz de Fora (p. 52).

Composição de fachada com pavilhão central e duas partes laterais:



Figura 1.2.26: Estação Ferroviária de São João del-Rei.
Fonte: CARVALHO (1924).



Figura 1.2.27: Colégio N.sra. Das Dores, SJDR.
Fonte: CARVALHO (1924).

Composição de fachada dois pavilhões laterais e parte central uniforme:

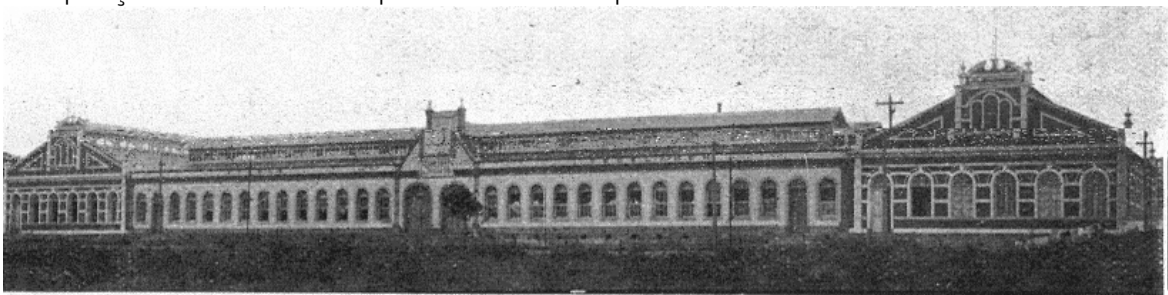


Figura 1.2.28: O edifício da Companhia Industrial São Joannense, SJDR.
Fonte: CAPRI; BELLO (1918).

Composição de fachada de um pavilhão central e dois laterais entre partes uniformes:



Figura 1.2.29: Academia de Comércio, JF.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.



Figura 1.2.30: Colégio Stella Matutina, JF.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

A arquitetura acadêmica também respondeu pelos programas urbanos mais sofisticados, na expansão do cotidiano para além das reuniões familiares e das igrejas, através de parques e jardins públicos, cafés, bares, clubs, restaurantes, além de salas de espetáculos mais expressivas. Os exemplos são muitos, porém destacaram-se, em São João del-Rei e Juiz de Fora, entre outros espaços de lazer, o Balneário de Águas Santas (nos arrabaldes de São João del-Rei) e o Parque Halfeld e a Chácara Mariano Procópio em Juiz de Fora. Estes espaços foram construídos segundo a estética do pitoresco, em que traçados sinuosos permitiam a

contemplação de uma natureza domesticada. Em trecho do Álbum do Município de Juiz de Fora, de 1915, esta nova relação com a natureza se destaca,

Na Pittoresca e luxuosa vivenda que se encontra na bellissima chacara Mariano Procópio, ha, para o visitante de nossa cidade, uma attrahente fonte de emoções. (...) sendo, entretanto, desde já, um ponto de magnifico recreio espiritual (ESTEVES; LAGE, 1915, p.343).



Figura 1.2.31: Balneário de Águas Santas, SJDR.
Fonte: CAPRI; BELLO (1918).



Figura 1.2.32: Parque Mariano Procópio, JF.
Fonte: ÁLBUM (1929).

As construções correlatas à industrialização, que haveriam de prover elementos de inspiração, mais tarde, para a arquitetura moderna, neste período, encontraram na arquitetura eclética sua forma de expressão. As estações ferroviárias, as fábricas e suas vilas operárias, estiveram ligadas, num primeiro momento, às representações historicistas que buscavam correspondência com estes novos programas, como veremos adiante.

CAPÍTULO II. ARQUITETURA FERROVIÁRIA

2.1. ARQUITETURA FERROVIÁRIA: A CONSTRUÇÃO DE UMA LINGUAGEM

O século XIX foi marcado pelo desenvolvimento do transporte ferroviário, cujo impacto alterou definitivamente as relações tempo-espço inaugurando, juntamente com o desenvolvimento fabril, a chamada "Era Industrial".

De todos os estabelecimentos ferroviários envolvidos para seu funcionamento, como pontes, viadutos, túneis, etc., os edifícios que compunham a estação foram os principais, senão os únicos que possibilitaram o desenvolvimento de uma expressão propriamente arquitetônica. Por se tratar de um gênero inédito em arquitetura, as estações ferroviárias se constituíram em um campo vasto de experimentação e tiveram, nos engenheiros franceses, a iniciativa de desenvolvimento de uma reflexão fundamental sobre a distribuição e a expressão arquitetônica (MIGNOT, 1983). Em termos de distribuição e agenciamento dos espaços, a questão da organização dos fluxos – de trens, passageiros, bagagens e funcionários – era central.

Segundo Mignot (1983), o tipo elementar utilizado nas estações, teve sua origem em 1830, na estação *Crown Street* em Liverpool. Esta foi a primeira estação da linha de Liverpool à Manchester, e inaugurou o início efetivo do transporte ferroviário. Apresentava-se como um simples edifício retangular, com bilheteria, salas de espera e do chefe da estação, margeando as vias férreas cobertas por uma estrutura metálica. A partir deste tipo elementar se desenvolveriam, cada vez com maior grau de complexidade, os arranjos arquitetônicos durante todo o século XIX e início do XX.



Figura 2.1.1: Estação de *Crown Street*.
Fonte: MIGNOT (1983).

O crescente fluxo de passageiros e a multiplicação das vias férreas acarretaram o desenvolvimento de soluções cada vez mais sofisticadas. Como afirma Mignot (1983), em 1837 novas formulações foram simultaneamente experimentadas. Na Estação de Reading, Brunel separa os movimentos de chegada e de partida de passageiros dispondo-os em duas edificações independentes em um dos lados das vias. Esta solução foi reproduzida nas estações de Derby (1839-41) e de Chester (1847-48). Na Estação de Nine Elms (1837-38), de William Tite, os serviços foram organizados em forma de estribo na extremidade das vias,

também utilizado em Brighton (1840). Já na Estação Euston (1835-37), Robert Stephenson organizou os serviços de partida e chegada distribuindo-os em plataformas paralelas em lados opostos das vias. Esta solução permitia aos passageiros o livre acesso às plataformas, sem um controle sistemático das bagagens, o que caracterizou importantes estações inglesas como as de King's Cross (1851-52), Paddington (1852-54), Cannon Street (1854), Charing Cross (1854) e St Pancras (1863-1865).

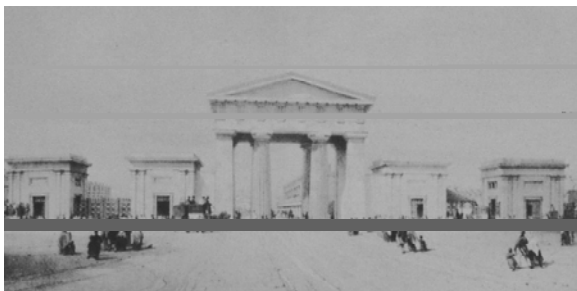


Figura 2.1.2: Estação de Euston.
Fonte: PEVSNER (1980).



Figura 2.1.3: Estação de Chester.
Fonte: PEVSNER (1980).

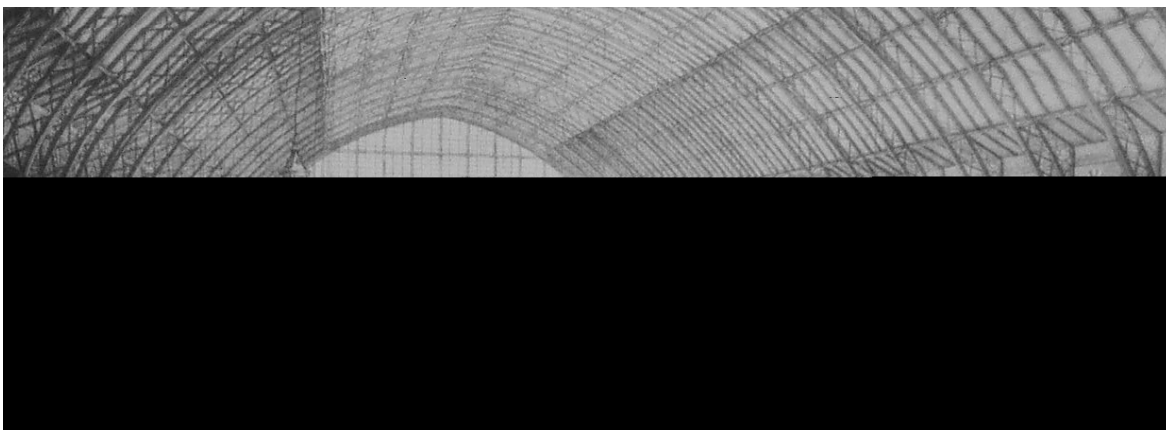


Figura 2.1.4: Hall de plataformas da estação de St. Pancras.
Fonte: PEVSNER (1980).

Essas primeiras soluções inglesas passaram a ser estudadas atentamente entre engenheiros de outros países, destacando-se os franceses e os alemães. Contudo, suas formulações apresentavam maior complexidade, principalmente pelo controle sistemático das bagagens e pelas salas de espera que eram separadas em diversas classes. Inicialmente, difundiu-se entre os engenheiros franceses e alemães a organização dos serviços de passageiros em um edifício localizado na extremidade das vias, como foram os casos das estações de Leipzig (1840-44) e da primeira Gare du Nord em Paris (1845-46). Entretanto, a localização destes serviços em edifícios localizados nas laterais das vias obteve ampla aceitação na Europa Continental, sendo a disposição de duas edificações nas laterais opostas das vias considerada por Chabat (1860²⁰ apud MIGNOT, 1983) como a melhor disposição para as estações. Foram erguidas, sob esta tipologia, as estações de Montparnasse (1848-52), d'Orléans Austerlitz e de Lyon-Perrache (1855), na França; as estações de Ostbahnhof (1866-67) e de Schlesischerbahnhof (1867-69), na

²⁰ CHABAT, Pierre. **Batiments de Chemin de Fer**. 2 vols. Paris, 1860.

Alemanha; as estações de Porta Nuova (1866), Central de Milão (1873) e Terminal de Roma (1874), na Itália; entre outras (MIGNOT, 1983; PEVSNER, 1980).



Figura 2.1.5: Estação de Leipzig.
Fonte: PEVSNER (1980).



Figura 2.1.6: Estação Central de Milão.
Fonte: PEVSNER (1980).

Entretanto, em um primeiro momento, as estações ferroviárias eram construídas segundo uma experimentação do vocabulário empregado em outros tipos arquitetônicos já consolidados. A busca por uma linguagem própria às construções ferroviárias deu-se em consonância com a busca de uma arquitetura que representassem su

uo)6.6(r)-3.1(a)6meltáloca

mu(mene

e ferroviária is pelde eur

e

Daly (1845), de certa maneira, já prenunciava a importância das estações ferroviárias enquanto tipo arquitetônico, assim como a busca de uma afirmação estético-tipológica,

Un jour viendra sans doute où les gares de chemins de fer compteront parmi les édifices les plus importants, où l'architecture sera appelée à déployer toutes ses ressources, où leur construction devra être monumentale. Les gares pourront être mises alors sur la même ligne que les vastes et splendides monuments consacrés aux bains publics chez les Romains (...) A la grande création industrielle correspondra sans doute une création de l'esthétique ; mais cette dernière se produira plus lentement (DALY, 1845, pp. 517-518)²².

Le Corbusier (1973) retoma, em sua obra "Por uma Arquitetura", a incisiva contribuição do engenheiro nas proposições estéticas arquitetônicas que emergiram da expressividade funcional. Segundo ele,

Os engenheiros fazem arquitetura porque empregam um cálculo saído das leis da natureza e suas obras nos fazem sentir HARMONIA. Existe então uma estética do engenheiro, pois é preciso, ao calcular, qualificar certos termos da equação, e aí é o gosto que intervém. Ora, quando se maneja o cálculo estamos num estado de espírito puro e, neste estado de espírito, o gosto segue caminhos seguros (LE CORBUSIER, 1973, p. 7).

A busca de uma expressão arquitetônica industrial emergiu juntamente com o desenvolvimento das estações ferroviárias, assim como os demais programas relacionados à industrialização. Um dos primeiros engenheiros franceses a desenvolver uma investigação tipológica sistemática sobre as estações ferroviárias foi Auguste Perdonnet que, através de seu "*Traité Élémentaire des Chemins de Fer*" (1856) – Tratado Elementar das Estradas de Ferro - aborda a inteiração de fatores distributivos e estéticos. Mais do que sintetizar as teorias construtivas ferroviárias, o tratado de Perdonnet (1856) destaca-se por sua contribuição, no que diz respeito à abordagem e posicionamento, à construção de uma linguagem arquitetônica própria das estações ferroviárias (MIGNOT, 1983).

De acordo com Perdonnet (1856), as estações ferroviárias eram organizadas segundo dois grandes grupos - as "estações de extremidade ou terminais" e as "estações intermediárias ou de passagem" - sendo as primeiras as que se situavam nos pontos finais das linhas, e as segundas as que se situavam em pontos intermediários dos trajetos. Estas últimas eram divididas em classes de acordo com a importância e tamanho da localidade. Também se distinguiam entre as estações que mesclavam usos de passageiros e mercadorias expressas, e as estações destinadas exclusivamente ao transporte de mercadorias. Entretanto, era comum a todos os "tipos" de estações a ênfase aos aspectos distributivos, onde se buscava ao máximo separar a circulação de passageiros, bagagens e mercadorias.

²² Chegará um dia, sem dúvida, em que as estações das estradas de ferro serão incluídas entre os edifícios mais importantes, em que a arquitetura será chamada a manifestar todos os seus recursos, em que suas construções deverão ser monumentais. As estações poderão ser postas, então, no mesmo nível que os vastos e esplêndidos monumentos destinados aos banhos públicos pelos romanos (...) À grande criação industrial corresponderá, sem dúvida, uma criação da estética; mas esta última se verificará mais lentamente (DALY, 1845, pp. 517-518, tradução nossa).

As estações terminais ou de extremidade de linha destacavam-se pela complexidade e quantidade de serviços envolvidos. Para Perdonnet (1856), estas estações deviam ser compostas basicamente de:

1^o Outre les voies principales du chemin sur lesquelles partent et arrivent les trains, des voies de service pour les manoeuvres des locomotives et pour leur remisage ou pour celui des voitures. Ces voies sont en plus ou moins grand nombre, suivant le plus ou moins d'activité, et suivant la nature du mouvement sur le chemin de fer ;

2^o Des bâtiments contenant les bureaux de distribution des billets, des salles d'attente, des salles pour le dépôt des bagages au départ et à l'arrivée, et autres accessoires ;

3^o Des bâtiments spéciaux pour le remisage des locomotives et des voitures ;

4^o Des réservoirs d'eau et des grues hydrauliques pour l'alimentation des machines locomotives ;

5^o Sur les grandes lignes, toujours dans la partie de la gare consacrée au service des voyageurs, des bâtiments pour le service des marchandises à grande vitesse, dites messagerie (PERDONNET, 1856, p. 237)²³.

Caracterizava, também, as estações terminais a subdivisão em duas partes principais. A primeira destinava-se especialmente aos serviços de passageiros e carregamento dos serviços de postagem (com exceções em casos particulares); aos pátios e depósitos de carros, quando conviesse; aos edifícios contendo escritórios, salas de espera, sala de bagagens, muitas vezes compondo o "edifício principal" da estação; margeando sempre as plataformas de embarque e desembarque. Em uma outra parte, situada além das plataformas, deveriam estar localizados os serviços de carregamento de linha, reservatórios, edifícios especiais para o depósito de vagões ou locomotivas, as oficinas, armazéns, e as demais dependências necessárias para o serviço de mercadorias.

Entretanto, era comum tanto para as estações terminais quanto para as estações intermediárias, que o edifício de salas de espera se situasse junto aos locais de embarque e desembarque oferecendo acesso direto às plataformas, as quais deveriam ser sempre cobertas. No caso específico das estações terminais, Perdonnet (1856) indica o uso da cobertura também nos espaços das linhas entre as plataformas, e destaca, como exemplares, as estações de vãos muito largos cobertos por estruturas metálicas que, nas palavras do autor, produzem aspectos "de beleza" e "elegância", a exemplo das estações du Nord e de l'Est.

As estações intermediárias eram classificadas em estações de 1^a classe, onde todas as composições de trem paravam, e de 2^a ou 3^a classe, onde apenas algumas composições se

²³ 1^o Além das vias principais da estrada sobre as quais partem e chegam os trens, vias de serviço para a manobra de locomotivas e para poder guardá-las, ou os vagões. Essas vias são em maior ou menor número, de acordo com a maior ou menor atividade e de acordo com a natureza do movimento da ferrovia;

2^o Edifícios contendo os guichês de distribuição de passagem, salas de espera, salas para o depósito das bagagens na partida e na chegada, e outros acessórios;

3^o Edifícios especiais para guardar as locomotivas e os vagões;

4^o Reservatórios de água e guas hidráulicas para a alimentação das máquinas locomotivas;

5^o Nas grandes linhas, sempre na parte da estação destinada ao serviço de passageiros, edifícios para o serviço de mercadorias expressas, chamadas expedição (PERDONNET, 1856, p. 237, tradução nossa).

detinham. Porém, dependendo da importância dos serviços, elas poderiam também ser de 4^a, 5^a, 6^a, ou mesmo compor uma estação de 7^a classe, que se constituíam de pequenas edificações com uma plataforma para o embarque e desembarque de passageiros.

As estações intermediárias de 1^a classe apresentavam grandes diferenças quanto à importância dos serviços. Segundo Perdonnet (1856), estas continham sempre, além dos edifícios destinados aos passageiros, com suas dependências, os seguintes estabelecimentos:

Um réservoir d'eau et des grues hydrauliques;
Une remise pour deux locomotives au moins;
Une remise de wagons ;
Souvent :
Un embarcadère pour les chevaux et voitures ;
Un embarcadère pour les marchandises ;
Un embarcadère pour les charbons;
Des magasins et hangars divers pour le service des marchandises et des charbons ;
Des urinoirs et latrines.
Quelquefois :
Un buffet ;
Des ateliers de réparation plus ou moins vastes (PERDONNET, 1856, p. 357)²⁴.

Já as composições das demais classes apresentavam-se, gradativamente, com menor complexidade de serviços. As estações consideradas de 2^a classe continham, como aquelas de 1^a classe, um reservatório de água e guas hidráulicas, um depósito para locomotivas, um depósito para vagões, um embarcadouro para a chegada dos carros, um embarcadouro coberto para as mercadorias de certo valor, e plataformas descobertas para o carregamento de carvão, de pedras ou outras mercadorias análogas, diferenciando-se pelas dimensões um pouco mais reduzidas e pela ausência de alguns serviços como, por exemplo, as oficinas para grandes reparos.

A classificação das estações intermediárias pode ser observada em ilustração do Tratado Perdonnet (1856) em que, apresentando uma "nova pesquisa estrangeira" ²⁵ sobre disposição e composição de estações, esquematiza a diferenciação entre as classes de estações. Como pode ser notado, a dimensão e complexidade de serviços das estações decrescem de acordo com a classificação.

²⁴ Um reservatório de água e de guas hidráulicas;
Um depósito para duas locomotivas ou mais;
Um depósito de vagões;
Lembrando:
Um embarcadouro para as mercadorias;
Um embarcadouro para carvão;
Armazéns e hangares diversos para o serviço de mercadorias e de carvão;
Urinóis e latrinas;
Algumas vezes:
Um buffet;
Oficinas de reparação mais ou menos vastas (PERDONNET, 1856, p. 357, tradução nossa).

²⁵ Termo utilizado por Perdonnet (1856). Não é mencionado no Tratado Elementar das Estradas de Ferro o nome nem a nacionalidade dos autores da pesquisa.

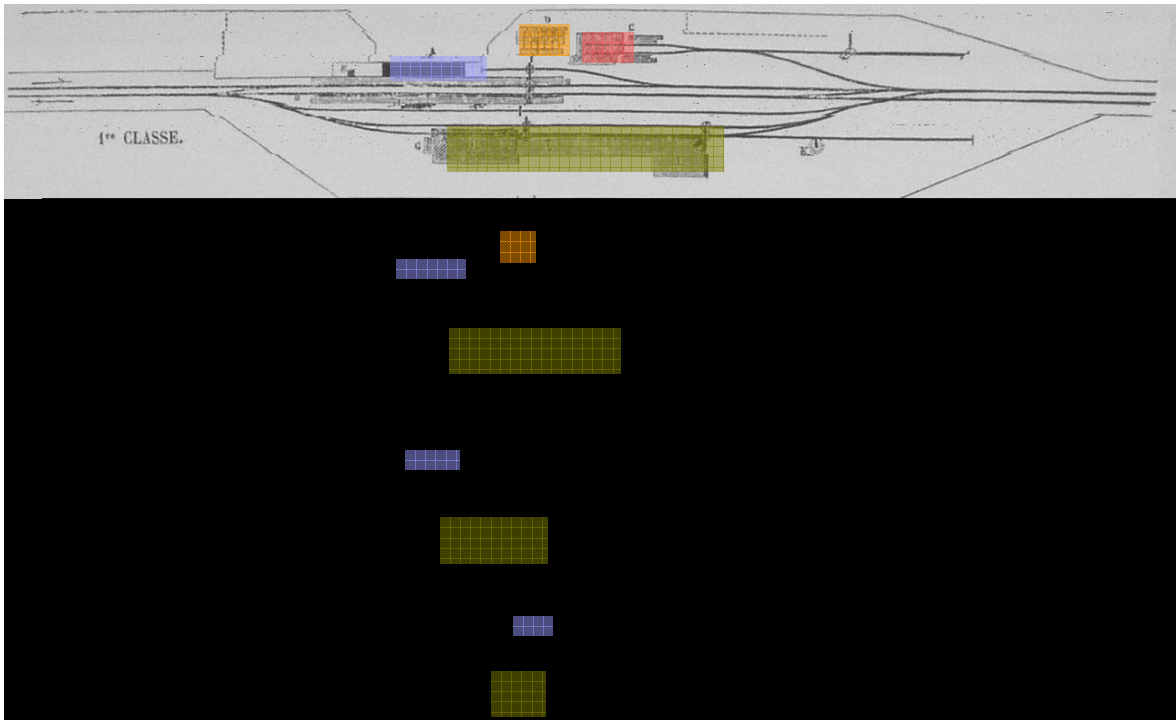


Figura 2.1.7: Disposição ordinária das estações intermediárias.

Legenda: ■ Edifício de Passageiros. ■ Depósito de carros. ■ Depósito de máquinas. ■ Serviços de Mercadorias.

Fonte: PERDONNET (1856). (Grifos meus)

Além das “estações ordinárias” abordadas, outro tipo de estação intermediária era o das “estações de entroncamento”. Este tipo de estação englobava todas as estações nas proximidades ou no interior das vias de entroncamento, que se juntavam às vias principais de várias ferrovias. Nestas estações eram efetuadas as baldeações em trens de direções diversas.

A partir deste tipo eram distinguidas as estações de “entroncamento de passagem” e as estações de “entroncamento na extremidade de linha” para um ou mais entroncamentos. No caso das “estações de entroncamento de passagem” os trens se retinham para desembarque de passageiros ou mercadorias, não partindo trens exclusivos destas estações. As “estações de entroncamento na extremidade de linha”, onde ocorria o cruzamento de duas ou mais vias, abrigava, simultaneamente, estabelecimentos de várias companhias. Dispunha de vários equipamentos que permitiam o funcionamento das ferrovias, como depósitos, reservatórios, algumas oficinas, assemelhando-se bastante, em alguns casos, às estações terminais.

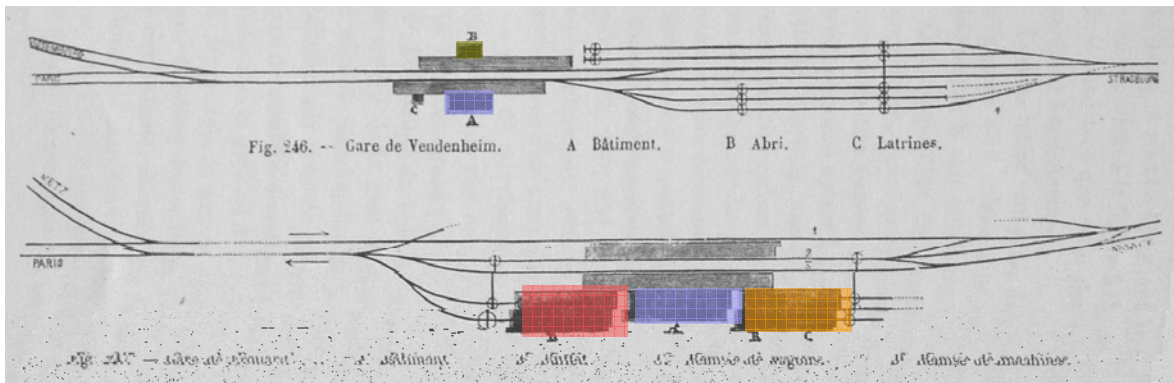


Figura 2.1.8: Estações de “entroncamento de passagem” de *Vendenheim* (acima) e de *Frouard* (abaixo).
Legenda: ■ Edifício de Passageiros. ■ Depósito de vagões e *Buffet*. ■ Depósito de máquinas. ■ Abrigo.
Fonte: PERDONNET (1856). (Grifos meus)

Algumas estações intermediárias possuíam tal importância que se igualavam às estações terminais, como eram os casos das estações de Metz e de Lyon-Vaise. Estas estações, pela composição e disposição em relação às vias apresentavam grande analogia com as terminais. Nestes casos, as composições chegavam e deviam retroceder para alcançar a continuação da linha. Estas estações eram classificadas como “Stations intermédiaires hors classe”²⁶, estações intermediárias “fora da classificação”, “de exceção”, ou, como afirma Flamache e Huberti (1885), eram chamadas de estações de “*rebroussement*”.



Figura 2.1.9: Estação “*hors classe*” de Metz.
Legenda: ■ Edifício de Passageiros. ■ Hall de mercadorias. ■ Depósito de máquinas. ■ Armazém da linha.
Fonte: PERDONNET (1856). (Grifos meus)

Este era o caso da estação de *Metz*, sobre a Estrada de Ferro do *l'Est*, formada pelas estradas de *Thionville* e de *Luxembourg*, que dispunha de serviços para passageiros, mercadorias, além de depósito para máquinas, oficinas para pequenos reparos, reservatório e grua. Apesar de ser uma estação intermediária, sua disposição e equipamentos apresentavam grandes semelhanças aos das estações terminais.

²⁶ Classificação utilizada por Perdonnet (1856).

Outra obra que se destacou, durante o período estudado, que trata do tema ferroviário, foi o *Traité d'Exploitation des Chemins de Fer* (1885-1899), de Flamache e Huberti. Embora se baseie na mesma classificação proposta por Perdonnet (1856) para os tipos de estação, este tratado apresenta uma síntese de disposições dos edifícios das estações com relação às vias que vai além das abordadas por Perdonnet (1856). De acordo com Flamache e Huberti (1885) as diversas formas de localização dos edifícios de passageiros, com relação às vias, se concentravam nas disposições apresentadas a seguir, algumas das quais eram comuns tanto

com a expansão ferroviária, uma solução ineficiente, visto que impedia o acréscimo de linhas. Os autores ainda apresentam os casos de disposição em "L" e em "ferradura" ou "U", em que, na maioria dos casos, apresentava o acesso ao embarque de passageiros pelo edifício perpendicular à linha férrea e o desembarque nas edificações paralelamente dispostas (FLAMACHE & HUBERTI, 1885; FONTENELLE, 1967).

As estações que dispunham seus edifícios principais paralelamente às vias tinham a vantagem de reduzir consideravelmente o percurso dos passageiros nos movimentos de embarque e desembarque, e mesmo os movimentos de despacho de bagagens e mercadorias, visto que as composições de trem se detinham em frente às salas de espera e aos depósitos. A disposição elevada ou em "ponte", em que o edifício principal localizava-se sobre as vias, apresentava-se também bastante prática, porém muito onerosa (KÜHL, 1998).

Nos casos das estações terminais, a disposição frontal ou em "I" do edifício principal da estação, geralmente, permitia a organização dos movimentos de embarque e desembarque semelhantemente aos casos das disposições laterais, localizados nas laterais da edificação e separados pelos serviços gerais, justapostos ou com o embarque de passageiros feito pela parte central do edifício e desembarque pelas laterais. Nas estações que apresentavam a disposição em "L", embora fosse mais comum, principalmente nas estações de grande porte, o embarque ser feito pelo edifício localizado perpendicularmente às vias e o desembarque pela ala lateral, nos casos de estações de menor porte, o serviço de embarque situava-se, preferencialmente, na ala paralela às vias, em função da proximidade do despacho de bagagens com os vagões, que muitas vezes era feito diretamente nas plataformas junto aos passageiros. Neste caso o serviço de desembarque era localizado no topo das vias intermediado pelo espaço dos serviços gerais da estação. O partido em "T", geralmente utilizado em estações de grande porte, localizava os seus serviços de forma análoga

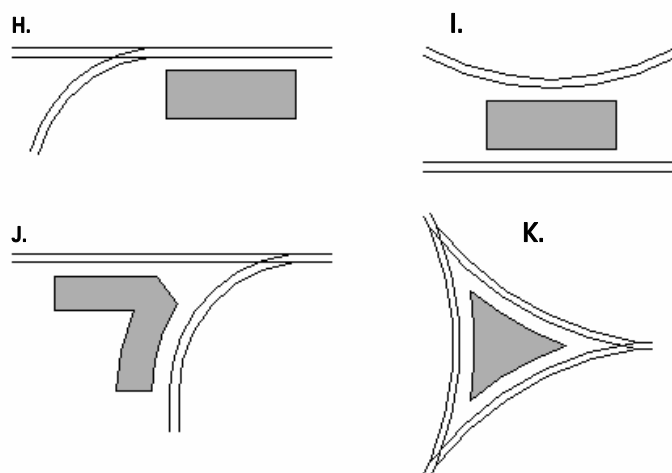


Figura 2.1.11: Disposições dos edifícios de passageiros das estações intermediárias de entroncamento.
Legenda: H. De cruzamento. I. De contato. J. De cruzamento em "Y". K. De cruzamento triangular curvilínea.
Fonte: Levantamento baseado em FONTENELLE (1967), KÜHL (1998) e PERDONNET (1856).

Segundo Fontenelle (1967), os partidos gerados nos casos das estações de entroncamento de cruzamento apresentadas, J e K, ou em "Y" e em "ilha", apresentavam importantes inconvenientes, pois geravam várias fachadas de igual importância, e como no caso da Estação de General Carneiro cujas três fachadas eram idênticas e causavam transtornos aos movimentos, tanto de cargas e mercadorias, como de passageiros.

2.1.1. COMPOSIÇÃO DOS EDIFÍCIOS PRINCIPAIS

As investigações acerca da composição e distribuição interna dos edifícios principais ocuparam, também, lugar de grande relevância na construção de um pensamento especificamente ligado à arquitetura ferroviária. A construção destes edifícios seguia a orientação básica projetual de sobrepôr, o menos possível, a circulação de embarque, de desembarque, de mercadorias, de funcionários, de bagagens etc. Sua distribuição interna, geralmente, orientava-se de acordo com a ordem das operações a serem efetuadas pelos viajantes, como a entrada pelo vestíbulo, a compra da passagem e entrega das bagagens, a permanência na sala de espera e o embarque nas plataformas. Os serviços gerais da estação, preferencialmente, eram localizados separadamente das áreas de passageiros. Outras características como a boa conexão com os veículos urbanos de acesso à estação e a previsão de áreas para futuras ampliações também eram recomendadas (KÜHL, 1998; PERDONNET, 1856).

Perdonnet (1856) afirma que os edifícios que abrigavam as salas de esperas das estações terminais e intermediárias de todas as classes, com exceção das de menor porte, deveriam conter:

[...]um vestibule, um bureau pour la distribution des billets, une salle pour le dépôt des bagages ou des marchandises expédiés à grande vitesse ;
Un magasin pour les bagages ou marchandises adressés bureau restant ;
Un bureau pour le chef de la station ;
Un logement pour le chef de la station ;
Une lampisterie ;
Des lieux d'aisance et des urinoirs.
Dans les stations d'ordre supérieur, on y ajoute quelquefois :
Une salle pour les facteurs ;
Un bureau pour le sous-chef ;
Un cabinet pour le commissaire de surveillance ;
Un local spécial pour le télégraphe.
Plus rarement :
Un bureau pour la poste ;
Et un bureau pour la correspondance (PERDONNET, 1856, p. 365)²⁷.

Entre as várias possibilidades compositivas e de organização interna geradas pelas várias tipologias apresentadas, destacou-se a composição lateral integrada por uma parte central em dois pavimentos e duas alas laterais térreas simetricamente dispostas. Tal solução apresentava-se em muitas estações intermediárias de ordem superior, onde o alojamento do chefe da estação geralmente estava localizado no andar superior e central do edifício principal, acima da área do vestíbulo e bilheteria. A escada de acesso ao alojamento do chefe da estação, na maioria dos casos, situava-se próximo aos pátios internos das estações ou às entradas dos edifícios principais, buscando maior independência em relação ao funcionamento da estação. Os demais espaços de serviços gerais da estação e as salas de espera formavam duas alas simetricamente dispostas nas laterais desta edificação. No caso de estações de ordem inferior, estas alas eram suprimidas e o alojamento do chefe da estação assim como as áreas de passageiros, bagagens e telégrafos encontravam-se dispostos no mesmo piso.

De acordo com Perdonnet (1856), esse tipo de composição, de um pavilhão central com duas alas laterais, era considerado mais recomendável que outras disposições possíveis. Segundo ele, além de apresentar um “aspecto muito satisfatório em elevação”, esta solução também permitia a construção de um edifício de passageiros mais simplificado inicialmente, contendo apenas o bloco central, e posteriormente a adição das duas alas laterais. São os casos de

²⁷ [...] um vestíbulo, um escritório para a distribuição de bilhetes, uma sala para o depósito de bagagens ou de mercadorias expressas;
Um almoxarifado para as bagagens ou mercadorias;
Um escritório para o chefe da estação;
Um alojamento para o chefe da estação;
Um local para os sanitários e urinóis.
Nas estações de ordem superior, acresce-se às vezes:
Uma sala para as faturas;
Um escritório para o sub-chefe;
Um gabinete para o comissário de vigilância;
Um local especial para o telégrafo. Mais raramente:
Um escritório para o correio;
E um escritório para a correspondência (PERDONNET, 1856, p. 365, tradução nossa).

alguns dos projetos apresentados pelo autor, em que demonstra as diversas possibilidades de disposições internas destas edificações:

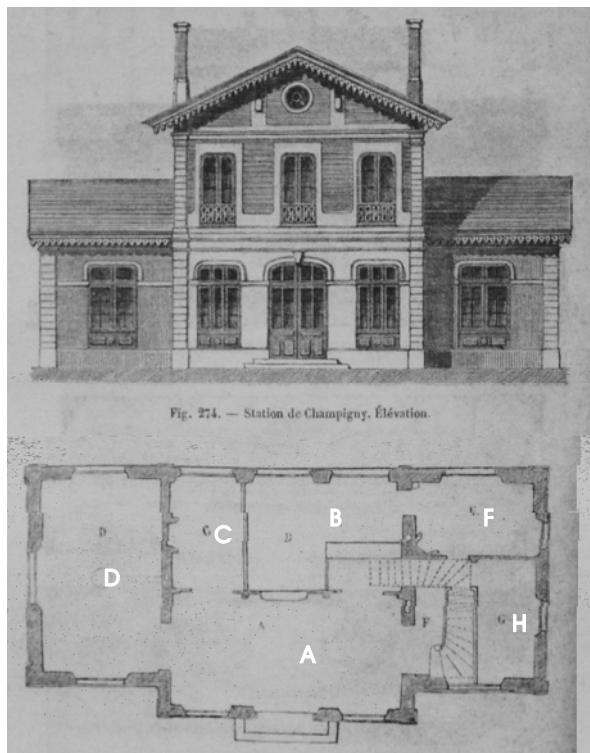


Figura 2.1.1.1: Estação de *Champigny*.
Fonte: PERDONNET (1856).

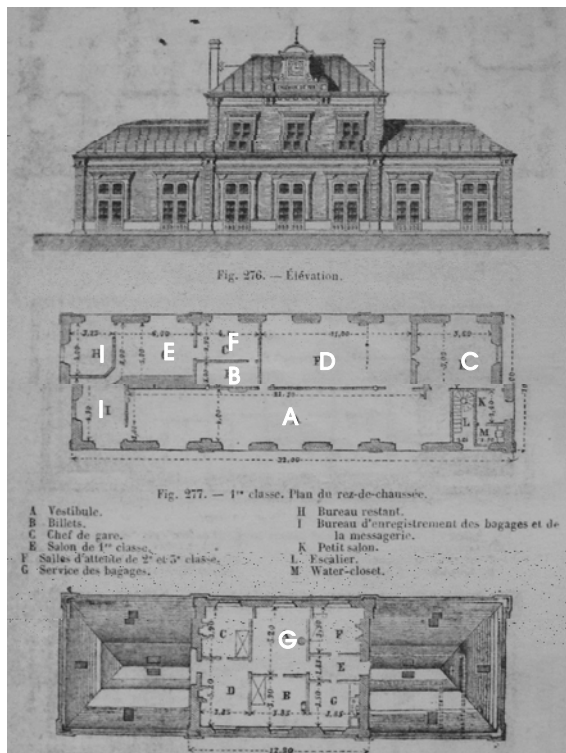


Figura 2.1.1.2: Estação não identificada (1ª classe).
Fonte: PERDONNET (1856).

Legenda: A. Vestíbulo. B. Bilheteria. C. Salas de Espera (1ª classe). D. Sala de espera (2ª e 3ª classe). E. Serviço de bagagens. F. Chefe da Estação. G. Alojamento do Chefe da Estação. H. Depósito. I. Serviços diversos.

Segundo Perdonnet (1856), os espaços no interior dos edifícios principais deveriam ser organizados de maneira a permitir o melhor fluxo de passageiros e bagagens e, no caso dos serviços, permitir o melhor acesso do chefe e sub-chefe da estação através da comunicação interna das salas de bagagens, bilheteria e telégrafo. Nas estações de maior porte, afirma que as salas de espera para passageiros deveriam ser distinguidas em 1ª, 2ª e 3ª classe.

Este tipo de composição recomendada por Perdonnet (1856) teve larga difusão entre as estações ferroviárias, sendo adotada em escala mundial. Em síntese, este modelo apresentava composição elaborada em três partes principais: uma área central destinada à recepção dos passageiros e bagagens, onde se localizavam o vestibulo, a bilheteria, a sala de bagagens, o escritório do chefe da estação e o serviço de telégrafos, e, no pavimento superior, o alojamento do chefe da estação; uma área lateral destinada às salas de espera para passageiros, com acesso direto para as plataformas de embarque; e outra área lateral que concentrava os serviços de mercadorias e depósitos. Nesta última, eventualmente, também poderiam estar localizadas, a bilheteria e a sala do chefe da estação, entre outros serviços, dependendo da disposição espacial interna do edifício.

A localização da moradia do chefe da estação no pavimento superior é uma particularidade desse modelo, que encontra paralelos em outras tipologias no século XIX. No projeto inicial de Grandjean de Montigny para a Academia Real de Belas Artes do Rio de Janeiro, da década de 1810, também estava prevista a moradia dos docentes em dois pavimentos superiores da escola²⁸. Este vínculo, casa-trabalho, retoma características de um modelo de moradia que haveria de ser rompido na Era Industrial, que consagra um novo tipo de habitat, restrito à vida familiar e à reposição das energias para o trabalho. Portanto, afastado do local de trabalho.

Além dos aspectos distributivos e tipológicos, foi de grande contribuição e relevante projeção, a reflexão acerca da estética das estações ferroviárias construída por Perdonnet (1856). Em seu Tratado Elementar das Estradas de Ferro, o autor apresenta importantes pontos de vista sobre o que chama de “decoração arquitetônica” onde sintetizava uma reflexão que ia além das construções ferroviárias, remetendo à questão central que permeou o século XIX, sobre a busca de uma arquitetura que correspondesse aos novos valores correlatos à sociedade da Era Industrial. Dissertando sobre temas relacionados à expressão dos usos através das formas, considera que:

L'architecture d'un monument doit reveler sa destination. Les péristyles annoncent les théâtres, les temples anciens et les églises modernes. Les clochers, les tours élevées, les portes en ogive, caractérisent les églises du moyen âge. Les gares de chemin de fer, celles des extrémités surtout, ont aussi leur architecture spéciale. Dans les gares terminales, comme dans tous les édifices qui servent de réunion à un public nombreux, il existe souvent des péristyles au fond desquels se dessinent des portes ou des fenêtres en plein cintre de grandes dimensions, destinées à éclairer d'immenses vestibules ou à donner issue au flot des voyageurs qu'amène chaque convoi. Mais ce qui caractérise surtout la façade principale, c'est une horloge *monumentale*, et, quand cette façade ferme la gare, un grand arc ou un immense fronton qui accuse la forme du comble recouvrant la halle des voyageurs (PERDONNET, 1856, p.492)²⁹.

Como aponta Mignot (1983), a linguagem arquitetônica sintetizada por Perdonnet (1856), esteve expressa em importantes estações terminais. Na fachada da estação de Montparnasse (1848-52), estavam expressos, com sobriedade e franqueza, os dois pavilhões de chegada e de partida, que enquadravam o motivo do relógio. Esta mesma solução foi utilizada na estação de King's Cross, em Londres (1851-52), que se diferenciava, basicamente, pela torre do relógio, um pouco mais ampliada.

²⁸ DEBRET, Jean Baptist. **Vlagem Pitoresca e Histórica ao Brasil**. Tomo Terceiro Belo Horizonte, Itatiaia, 1989. p. 241.

²⁹ A arquitetura de um monumento deve revelar sua destinação. Os perístilos anunciavam teatros, os templos antigos e as igrejas modernas. Os campanários, as torres elevadas, as aberturas em ogiva, caracterizam as igrejas da idade média. As estações das estradas de ferro, aquelas de extremidade sobretudo, apresentam uma arquitetura especial. Nas estações terminais, como em todos os edifícios que servem à reunião de um público numeroso, os estilos existem somente como fundamento daqueles desenhados nas portas ou nas janelas em arco pleno de grandes dimensões, destinados a iluminar os imensos vestibulos ou a produzir passagem aos viajantes. Mas o que caracteriza sobretudo a fachada principal, é um relógio monumental, e, quando esta fachada fecha a estação, um grande arco ou imenso frontão que acusa a estrutura das plataformas de embarque (PERDONNET, 1856, p.492, tradução nossa).

Contudo, foi na estação de l'Est (1847-49) em Paris que o modelo encontrou uma interpretação mais aprimorada. Ali, Alexandre Duquesney uniu os dois pavilhões através de um peristilo "neoflorentino" e uma grande semi-rosácea que expressava a cobertura do hall de plataformas. Esta solução tornou-se, ao longo do século XIX, referência constante entre as estações ferroviárias de vários países havendo, entretanto, variações entre a ornamentação e estilos arquitetônicos adotados. No Brasil, o modelo inspirou a estação central da *Great West*, no Recife (SILVA, 1987).



Figura 2.1.1.3: Estação Central da Great West, no Recife.
Fonte: SILVA (1987).

Além da escala inédita e da imponência destas construções, outro elemento significativo é o relógio localizado em forma de torre ou na parte superior e central das fachadas das estações. O relógio, em destaque nas imponentes fachadas das estações, simbolizava, como afirma Bresciani (1985), a inserção de uma nova temporalidade, fornecendo novas conexões em escala mundial. Kühn (2002) salienta que a presença do relógio, elemento funcional e simbólico, evidenciava a aplicação precisa e racional dos horários das ferrovias.

Para Correia (2000) a presença do relógio na cena urbana, fosse nas fachadas das fábricas, estações ferroviárias, igrejas, escolas ou prédios públicos, representava a tendência da "contaminação das atividades cotidianas pela disciplina do tempo reinante na produção fabril". Sua proliferação estava relacionada à gestão do tempo correlata as sociedades industrializadas cujos novos hábitos de trabalho e nova disciplina do tempo – dividindo-se em tempo consagrado ao trabalho e tempo para atividades relacionadas à reposição das energias – buscaram assegurar os ritmos impostos pela produtividade. Em sincronia com o "tempo" da fábrica estavam os horários da estação e das demais atividades urbanas. Em evidência, a máquina, "que preside o novo regime de tempo, informando e alertando os cidadãos acerca da inelutável marcha das horas, converte-se em elemento de valorização estética de prédios monumentais, competindo com os recursos ornamentais tradicionais" (CORREIA, 2000, p. 23).



Figura 2.1.1.4: Estação de King's Cross em Londres.
Fonte: MIGNOT (1983).



Figura 2.1.1.5: Estação da Estrada de l'Est em Paris.
Fonte: PERDONNET (1856).

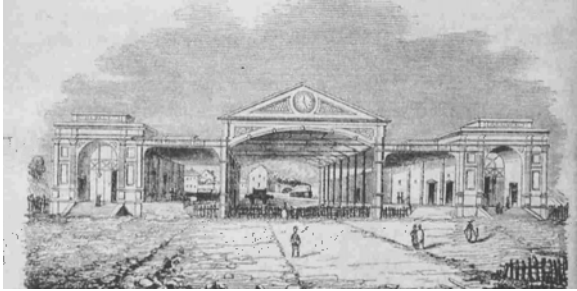


Figura 2.1.1.6: Estação da Estrada de Versailles.
Fonte: PERDONNET (1856).

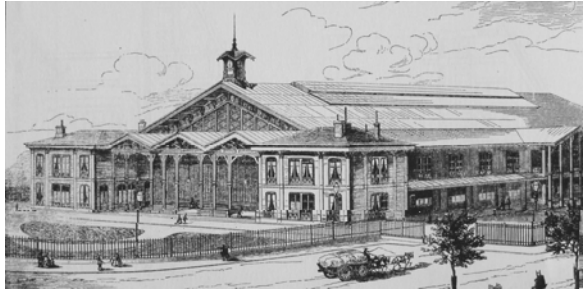


Figura 2.1.1.7: Estação da Estrada de Metz.
Fonte: PERDONNET (1856).

A arquitetura empreendida nas estações intermediárias, diferentemente da monumentalidade empregada nas estações de extremidade, segundo sintetizou Perdonnet (1856), deveria corresponder à arquitetura das principais edificações da cidade em que se estabeleceriam, dialogando com o seu entorno, como os casos das estações de *Fribourg* e de *Sainte-Anne*. Para as pequenas estações isoladas nas áreas rurais, era aconselhada a utilização de uma linguagem mais simplificada, "como elegantes casas rurais ou graciosos *chalets*", como os casos das estações de *Maillot* e do vale do *Rhin* (PERDONNET, 1856, p.497). As estações principais de uma mesma estrada de ferro, ainda "mereciam" ³⁰ ser reproduzidas em sua totalidade ou apenas algumas partes ou elementos, em outras estações ou nas demais construções ferroviárias, reforçando uma "linguagem" própria a cada companhia.

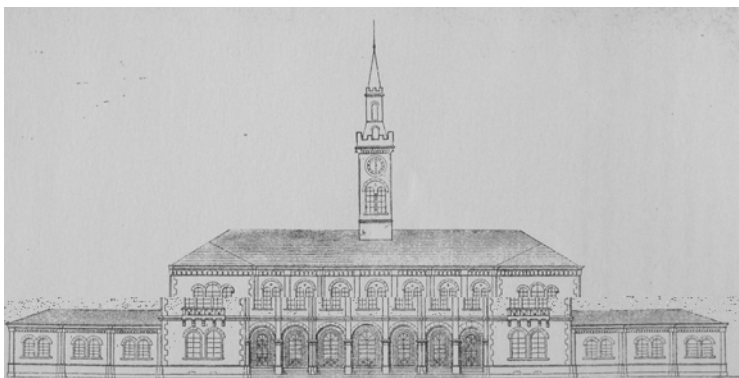


Figura 2.1.1.8: Estação de *Fribourg* em *Brigau*.
Fonte: PERDONNET (1856).

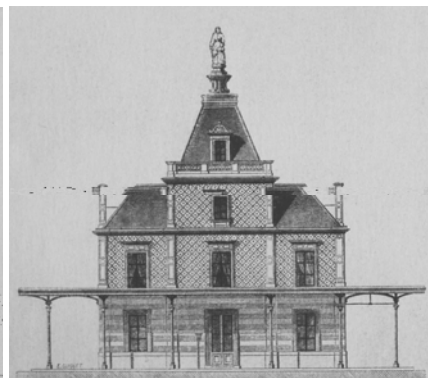


Figura 2.1.1.9: Estação de *Sainte-Anne*.
Fonte: PERDONNET (1856).

³⁰ Termo utilizado por PERDONNET (1856).

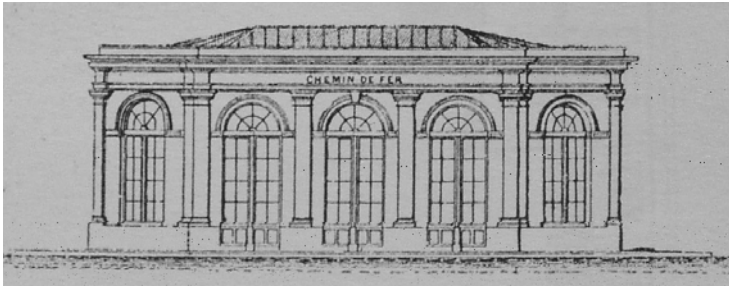


Figura 2.1.1.10: Estação de *Maillot*.
Fonte: PERDONNET (1856).

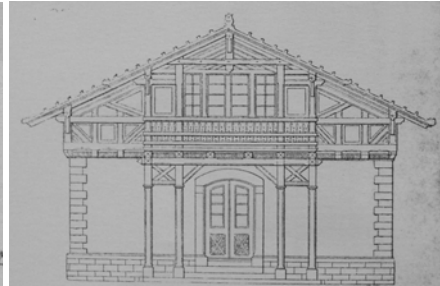


Figura 2.1.1.11: Estação no vale do *Rhin*.
Fonte: PERDONNET (1856).

Podem-se perceber, através do estudo da construção de uma expressão arquitetônica própria das estações ferroviárias, características inerentes à própria época, como a busca por linguagens arquitetônicas que correspondessem aos novos programas, assim como uma postura ainda ligada ao uso de estilos arquitetônicos passados. A preferência pela livre utilização do vocabulário arquitetônico de épocas passadas pode ser compreendida como uma primeira resposta arquitetônica a espaços cuja configuração estava subordinada a condições extremamente funcionais. Elementos como a circulação de passageiros, mercadorias e locomotivas, destacavam-se como pontos centrais a partir dos quais era estruturado todo o pensamento arquitetônico: a disposição, distribuição e forma das edificações, a composição e decoração destes edifícios, etc.

Linguagens historicistas e novas tecnologias se conjugavam nestes novos espaços, as estações. Porém, o que lhes rendeu o cognome de “catedrais dos tempos modernos”³¹ foi, definitivamente, a monumentalidade de suas estruturas e o caráter sublime de suas proporções, possibilitadas pelos avanços tecnológicos encarnados pela própria figura da locomotiva.

A larga difusão do emprego de estruturas metálicas nas construções das estações ferroviárias teve seu marco inicial com a Estação de King’s Cross (1851-52), em detrimento das tesouras de madeira utilizadas, até então, na construção das principais estações. O emprego de estrutura metálica nas estações ferroviárias deu-se em função das possibilidades que este material apresentava, conferindo maiores vãos com menos pontos de apoio, portanto ocupando menor superfície, o que facilitava a circulação de passageiros e mercadorias, e solucionava as coberturas dos crescentes números de vias paralelas. Experimentada pela primeira vez na estação inglesa de Newcastle, em 1846, a aplicação de estrutura metálica, no caso uma estrutura arqueada de ferro laminado, vencia vãos que variavam de 17 a 20 metros. Os avanços da tecnologia empregada permitiram, na Estação de St. Pancras (1863-65), um vão de 73,15 m sem suporte interno (KÜHL, 1998).

³¹ Cognome sugerido em MIGNOT (1983).

Muito difundida também foi a utilização de materiais como o vidro e o tijolo aparente, reforçando a caracterização de uma estética industrial. A aplicação do vidro teve destaque no difundido motivo da semi-rosácea. Para Pevsner (1980), este era o mais funcional dos motivos em fachada representando uma primeira solução dos problemas de construção das estações terminais. A transparência deste material permitia, além da iluminação, revelar a "imponência" das grandes estruturas que cobriam os vãos formados pelas áreas das plataformas.

Como cita Pevsner (1980, p.274), em contraposição à Estação de Euston, onde Hardwick quis evocar magnificência, o autor do projeto da londrina King's Cross, que se destacou pelo emprego do motivo da semi-rosácea de vidro e de tijolos aparente, Lewis Cubitt definiu através desta obra sua concepção sobre a arquitetura de uma estação onde "os hangares gêmeos são a realização que a distinguem, por tanto devem mostrar-se exteriormente". Para ele, esta solução constituía "o mais acertado para sua finalidade" (para uma estação ferroviária) porque expressava as características desta finalidade. O uso do tijolo aparente em toda sua construção, característica também muito comum entre as construções ferroviárias, assinalava o movimento de vulgarização do emprego deste material em sua forma mais funcional. Proveniente das experimentações fabris, o marco deste processo foi utilização do tijolo aparente na arquitetura vernacular encarnada pela "Red House" de Philip Webb (1859), projetada para William Morris, idealizador do movimento *Arts and Crafts*.

2.1.2. AS DEMAIS CONSTRUÇÕES FERROVIÁRIAS: DEPÓSITOS, ARMAZÉNS E OFICINAS

O transporte ferroviário exigiu um verdadeiro complexo de edificações para seu funcionamento. Seu programa englobava, além dos edifícios para administração e passageiros, uma série de edificações para abrigar programas que envolviam manutenções e oficinas, depósitos de carros e locomotivas, armazéns de mercadorias, bem como residências para seus diretores e funcionários.

Tiveram destaque entre estes equipamentos, tanto pelas soluções arquitetônicas quanto pelas diversas linguagens empregadas, os depósitos de locomotivas. Estes depósitos se distinguiam em depósito para os vagões e aqueles para locomotivas. Os primeiros consistiam em simples hangares, que continham, algumas vezes, oficinas para pequenos reparos de peças e pintura. Já, os depósitos de locomotivas podiam ser "depósitos poligonais" ou rotundas, depósitos em forma de "ferradura", semi-rotundas, depósitos retangulares com grandes giradores no lado externo, e depósitos retangulares com carros de manobras para as locomotivas (PERDONNET, 1856).



Figura 2.1.2.1: Depósito poligonal.
Fonte: PERDONNET (1856).

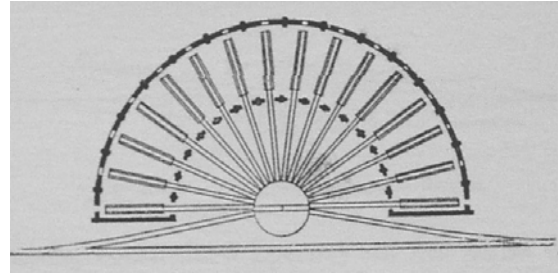


Figura 2.1.2.2: Depósito em "ferradura".
Fonte: PERDONNET (1856).

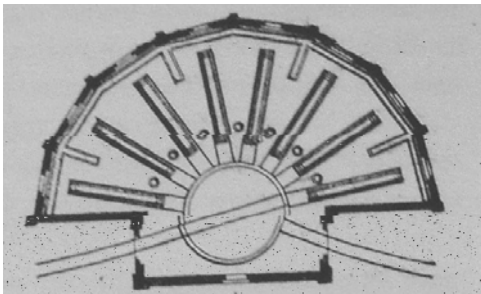


Figura 2.1.2.3: Depósito em "semi-rotunda".
Fonte: PERDONNET (1856).

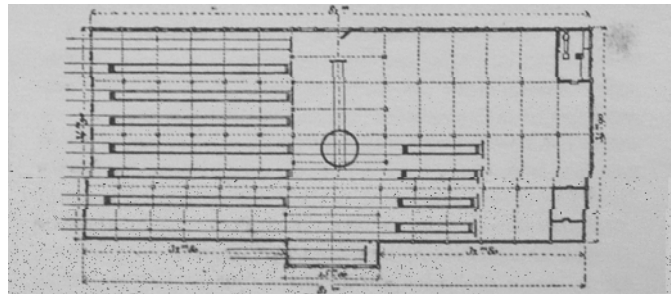


Figura 2.1.2.4: Depósito retangular.
Fonte: PERDONNET (1856).

Inicialmente era generalizada a utilização de depósitos retangulares com giradores externos, porém, com a difusão dos outros tipos de depósitos para locomotivas, esta disposição foi abandonada.

A utilização dos depósitos poligonais foi muito difundida, assim como as outras tipologias que adotavam como partido variações da forma circular. Estes edifícios, assim configurados, permitiam maior racionalização do espaço de depósito visto que todas as linhas convergiam à área central de uma única placa de manobra. Em alguns casos, sua disposição por boxes permitia uma maior flexibilidade construtiva podendo ser edificada por módulos, com a simples adição de boxes. Muitas estações empregaram inicialmente o depósito semi-circular ou em ferradura que, posteriormente, foram ampliados ganhando a conformação de depósitos poligonais ou de rotundas.

Nos depósitos poligonais, o número de linhas era definido de acordo com o diâmetro do girador. Os pequenos depósitos comportavam em média 12 linhas, das quais uma ficava reservada para a retirada das máquinas. Já em depósitos de maiores dimensões, o número de linhas podia alcançar 16, entre as quais duas eram reservadas para a retirada das locomotivas, geralmente localizadas em lados opostos. Encontravam-se, ainda, valas de inspeção, instalações de água, bancadas, plataformas, etc. A construção de fossos de manutenção abaixo de algumas linhas era recomendada para a realização de pequenos reparos nas locomotivas. Em finais do século XIX, os depósitos poligonais já alcançavam as dimensões necessárias para comportar números superiores a 50 locomotivas distribuídas em torno de 36 vias. Perdonnet (1856) mostra que na maioria dos casos, os depósitos poligonais eram totalmente cobertos dispondo de uma lanterna no centro da cobertura. Nestes casos eram

chamados de rotunda, como o caso do depósito da estrada de *Derby*. No entanto, Kühl (1998) aponta que, a denominação "rotunda" tornando-se mais difundida, passou a ser empregada também para designar os depósitos anelares, cuja placa giratória era descoberta.

As estruturas das coberturas dos depósitos de locomotivas, geralmente, eram construídas em madeira, ferro ou, ainda, mistas. Era muito utilizada a cobertura em zinco ou ardósia, sendo considerado desapropriado o uso de coberturas metálicas em função de sua rápida deterioração causada pelos vapores sulfurosos provenientes das locomotivas. Devido a estes inconvenientes, foi muito difundida a utilização do sistema de lanternim nas coberturas dos depósitos (PERDONNET, 1856). Nos casos dos depósitos poligonais, utilizava-se uma cobertura única para toda a edificação, enquanto que nos casos dos depósitos anelares a cobertura apoiava um de seus lados na parede exterior e o outro era apoiado, normalmente, em colunas de ferro fundido (KÜHL, 1998).

O depósito de locomotivas de *Gateshead*, sobre a estrada de ferro *North-Eastern Railway*, é destacado por Perdonnet (1856) pela sua solução original e econômica. Este depósito apresenta ao mesmo tempo características de depósitos circulares e de depósitos retangulares. A edificação retangular é composta de várias formas justapostas, porém a disposição das linhas é análoga àquelas dos depósitos circulares.

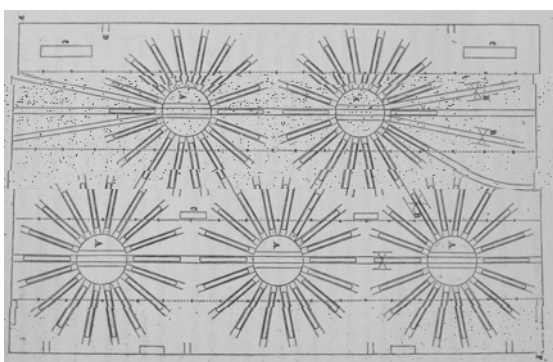


Figura 2.1.2.5: Depósito de *Gateshead* (planta baixa). **Fonte:** PERDONNET (1856).

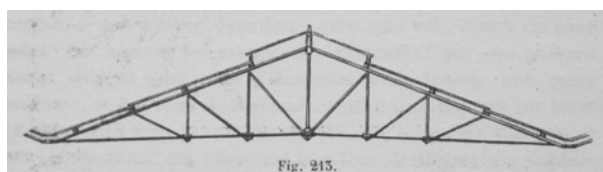


Figura 2.1.2.6: Esquema estrutural da cobertura.



Figura 2.1.2.7: Depósito *Gateshead*. **Fonte:** PERDONNET (1856).

Outras edificações de relevância que compunham as estações ou complexos ferroviários foram os *ateliers* ou oficinas. Eram distinguidas em oficinas de grandes ou pequenos reparos. Segundo Perdonnet (1856), mesmo nas linhas de grande movimento, existia apenas uma única oficina de grandes reparos. Construídas em vastos terrenos, essas oficinas abrigavam inúmeros serviços constituindo-se em verdadeiras fábricas de construção e reparo de locomotivas, normalmente, situadas em pontos no meio ou nas extremidades das ferrovias. Já as oficinas de pequenos reparos, em maior número, situavam-se ao longo dos trajetos ferroviários, e atendiam ao fornecimento e troca de peças, pequenos concertos e reparos de revestimentos.

As principais oficinas de grandes reparos das diferentes estradas de ferro, geralmente eram subdivididas em três grandes seções: uma seção para reparo de máquinas, uma para reparo de vagões de passageiros e uma terceira para reparo de vagões de mercadorias. Segundo Perdonnet (1856), estas oficinas eram compostas pelos seguintes estabelecimentos:

Um atelier de montage de machines avec bancs d'ajusteur;
 Un atelier de machines-outils,
 Un atelier de forges ;
 Un atelier spécial pour la réparation des roues ;
 Un atelier de chaudronnerie ;
 Un atelier de réparations de voitures ;
 Un atelier de peinture et une sellerie, avec dépendances pour menuisiers, tourneurs en bois, charrons, etc., et des hangars avec une cour pour les charpentiers ;
 Des magasins avec logement pour le garde-magasin ;
 Un bâtiment pour loger le directeur des ateliers et placer le bureau de l'administration des ateliers, des dessinateurs, etc. ;
 Des réservoirs, des grues hydrauliques, etc. ;
 Quelquefois, mais très-rarement, ils renferment une fonderie de fonte ; plus souvent une fonderie de cuivre (PERDONNET, 1856, p. 481)³².

Estes estabelecimentos compunham construções estruturalmente complexas contendo um ou dois pavimentos, dependendo da natureza da oficina. O transporte e suspensão de máquinas e ferramentas em seu interior exigiam projetos estruturais específicos para cada caso, sendo muito comum o emprego de estruturas mistas, com colunas de ferro fundido e tesouras de madeira, nos espaços que utilizavam estas estruturas como pontos de apoio para o maquinário (KÜHL, 1998).

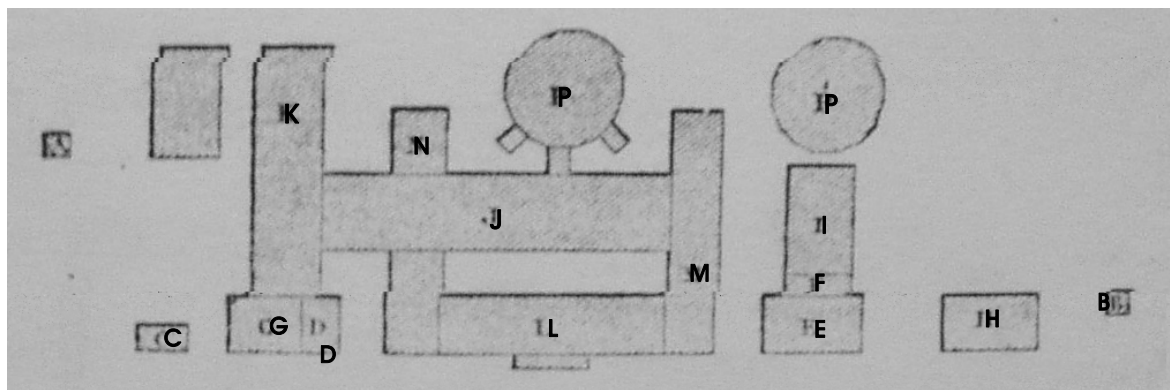


Figura 2.1.2.8: Disposição das oficinas da Estação d'Épernay.

Fonte: PERDONNET (1856).

Legenda: B. Depósito de Carvão. C. Alojamento. D. Escritório. E. Depósitos. F. Depósito de ferro. G. Carpintaria. H. Depósito de madeira. I. Edifício disponível. J. Montagem. K. Montagem. L. Ajuste. M. Forja. N. Caldeiraria. P. Rotundas.

³² Uma oficina de montagem de máquinas com um banco de ajuste;

Uma oficina de instrumentos de maquinaria;

Uma oficina de forja;

Uma oficina especial para o reparo de rodas;

Uma caldeiraria;

Uma oficina de reparo de vagões;

Uma oficina de pintura e uma selaria, com dependências para carpinteiros, torneiros de madeira, etc., e de hangares com um pátio para os carpinteiros;

De depósitos com alojamento para o guarda-depósito;

Um edifício para alojar o diretor das oficinas e espaço para o escritório da administração das oficinas, dos desenhistas, etc.;

De reservatórios, de gruas hidráulicas, etc.;

Às vezes, mas muito raramente, contém uma fundição de ferro; mais freqüentemente uma fundição de cobre (PERDONNET, 1856, p. 481, tradução nossa).

Ainda compunham os pátios ferroviários, outras edificações tais como as caixas d'água, cabinas de sinalização, armazéns de cargas e almoxarifados, instalações sanitárias entre outras menos comuns. Embora, normalmente, se apresentassem como simples construções retangulares sem uma distribuição interna mais elaborada, os armazéns de cargas e mercadorias, e os almoxarifados foram erguidos em vários tamanhos, dependendo das necessidades da estação, empregando diversos tipos de materiais e linguagens arquitetônicas. Algumas estações, ou parte delas, destinavam-se exclusivamente para o escoamento de cargas e mercadorias. Geralmente eram construídos dois pavilhões dispostos paralelamente em relação às vias, tal como nas disposições bilaterais, facilitando o escoamento das cargas para os armazéns. As composições paravam em frente às plataformas cobertas, para o transporte das mercadorias.

As caixas d'água constituíam, também, importantes elementos entre as construções ferroviárias, principalmente durante o funcionamento da locomotiva a vapor. Eram construídas a partir de diversas formas e materiais. Nas mais diversas linguagens arquitetônicas, elas podiam assumir formas circulares, retangulares, ovais, ou mesmo octogonais, e ter sua estrutura de sustentação construída em alvenaria de tijolo ou pedra, ou sistema metálico. Finalmente, as cabinas de sinalização ocupam, igualmente, lugar de destaque entre as construções ferroviárias, mais evidentemente no final do século XIX quando a instalação de sistemas elétrica permitiu o controle à distância. Para tanto, o surgimento das cabinas sobrelevadas deu início a uma investigação tipológica específica (KÜHL, 1998).

Em síntese, a arquitetura empreendida nas estações ferroviárias reuniu características específicas que se relacionavam, principalmente, com os aspectos de funcionamento das ferrovias. As freqüentes reconstruções em uma mesma estação refletiam a absorção das transformações e avanços dos transportes ferroviários.

Embora estivesse intimamente ligada às questões utilitárias, como vimos, a arquitetura ferroviária, durante o século XIX e as décadas iniciais do XX, utilizou-se das expressões do ecletismo, especialmente nos edifícios de alvenaria, como representação arquitetônica. Os aspectos tecnológicos, inicialmente encobertos, foram sendo paulatinamente expressos, principalmente, através das imensas estruturas metálicas que cobriam os vãos das plataformas. De acordo com Kühl (1998), este dualismo, entre representações historicistas e modernidade tecnológica, "revelava também o antagonismo, existente na época, entre a ciência e a arte, assim como a oposição e rivalidade entre Belas Artes e Politécnica" (KÜHL, 1998, p. 66).

Sabe-se que a expressão utilizada por Perdonnet (1856) - “a arquitetura de um monumento deve revelar sua destinação” – sintetizava uma reflexão que ia além das construções ferroviárias, buscava uma arquitetura cuja expressão refletisse as transformações da ordem industrial com seus novos programas, técnicas e materiais. Sabe-se também que esta expressão se desdobraria, juntamente com a evolução da estética industrial, representada pelas fábricas, mercados, pavilhões de exposições, estações ferroviárias, habitações operárias, entre outros, na formulação de várias outras respostas arquitetônicas para tal questão. Como afirma Kühl (1998), a contribuição da arquitetura ferroviária, para as questões explicitadas por Viollet-Le-Duc sobre a arquitetura do século XIX, esteve muito mais relacionada à sua própria experimentação:

A esperança de renovação radical que se depositava nas estações ferroviárias, assim como em outros novos programas surgidos no século passado, não se confirmou de maneira efetiva, mas a arquitetura ferroviária foi responsável por inegáveis experiências interessantes e, tanto nas grandes como nas pequenas cidades, as estações se destacaram entre os mais importantes e significativos edifícios públicos (KÜHL, 1998, p. 66).

Partindo da definição feita por Moneo (1999, p. 20), em que considera como “o momento de maior intensidade da história da arquitetura (...) aquele em que surge um novo tipo”, podemos definir o período estudado como um momento característico da história da arquitetura ferroviária em que surge um novo tipo, sintetizado na Estação de *Crown Street*, seguindo-se de suas variações. De maneira análoga, os empreendimentos ferroviários de países periféricos, como os da América Latina, muitas vezes relacionados a companhias estrangeiras, tiveram sua arquitetura referenciada nos modelos europeus, como reflexo das políticas expansionistas, apresentando, em poucos casos, construções ligadas mais estreitamente às arquiteturas locais (KÜHL, 1998). É o que veremos, a seguir, em uma breve explanação sobre a arquitetura ferroviária no Brasil, e, posteriormente com mais detalhes, sobre a arquitetura ferroviária nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora.

2.2. ARQUITETURA FERROVIÁRIA EM SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA

A trajetória das ferrovias no contexto nacional esteve intimamente relacionada com o crescimento da agricultura de exportação, da mineração em grande escala e da indústria. Estiveram relacionados à implantação das ferrovias capitais e investidores de diversas origens, porém sobressaíram-se os de origem de grandes corporações estrangeiras, como o caso dos investidores ingleses, as elites econômicas regionais e, inicialmente, o Governo Imperial. A primeira ferrovia a ser instalada no país foi uma linha de 14,5 Km, empreendida em 1854, por Irineu Evangelista de Sousa, o futuro Barão de Mauá, que ligava o porto de Mauá até a Estação de Fragoso, devendo continuar à raiz da Serra da Estrela, na estrada de Petrópolis. No ano seguinte, o Governo Imperial organizou a Companhia Ferroviária Dom Pedro II com planos de integração nacional, partindo das ligações do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo. Somente no ano de 1869 a ferrovia D. Pedro II inauguraria sua primeira estação em Minas Gerais, em Chiador, Mar de Espanha (TELLES, 1984).

A expansão da malha ferroviária em território mineiro foi proporcionada, principalmente pela Ferrovia D. Pedro II que chegou a Juiz de Fora em 1875, avançando a Serra da Mantiqueira, em 1878, em direção à região Centro da província, atingindo Ouro Preto em 1888; e pelas pequenas Companhias Ferroviárias organizadas pelas elites econômicas regionais, em especial a elite cafeeira. Portanto, num primeiro momento, a malha ferroviária em Minas Gerais se concentraria na região da Zona da Mata, maior produtora de café da província. Ali foram fundadas diversas companhias ferroviárias de pequeno porte onde se destacariam, por sua prosperidade, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina (1872) e a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas (1878), ambas empreendida pelas elites econômicas locais. A Estrada de Ferro Leopoldina foi organizada na cidade de Leopoldina e, ao longo de seu funcionamento incorporou diversas outras companhias menos lucrativas, abrangendo, nas últimas décadas do século XIX, grande parte da Zona da Mata mineira e parte da região Centro do estado. A Estrada de Ferro Oeste de Minas se expandiu, principalmente, pelas regiões Centro e Sul da província (BLASENHEIM, 1996).

A primeira fase de expansão ferroviária nacional foi marcada pela atuação de engenheiros estrangeiros – principalmente ingleses – na elaboração e orientação da execução de projetos, devido à carência de profissionais e ensino especializado em construções ferroviárias. Somente a partir de 1858 a Escola de Engenharia (que passou a se denominar Escola Central) iniciou o ensino sobre estradas de ferro, quando já se encontravam em operação três ferrovias. A influência estrangeira na construção das estradas de ferro no Brasil abrangia desde a capitalização destes investimentos, como foram os casos das diversas empresas ferroviárias estrangeiras que aqui estabeleceram parte de seus empreendimentos, ou mesmo atuando como principais investidoras nas empresas ferroviárias nacionais, passando pela importação da técnica, de profissionais, de materiais de construção e de equipamentos, e, sobretudo, o que

compreende um dos focos de abordagem deste trabalho, pela importação de modelos construtivos arquitetônicos que fundamentaram o panorama da arquitetura ferroviária no país (TELLES, 1984).

Estas ferrovias empreenderam importantes exemplares da arquitetura ferroviária brasileira, destacando-se os edifícios principais das estações. Estas construções produziram diversos impactos nas cidades em que foram instaladas modificando profundamente suas relações espaciais, econômicas e sociais. Silva (1986) destaca o esforço despendido na resolução dos aspectos técnicos e dos aspectos estéticos dos edifícios, o que lhes conferia características de imponência e fascínio:

As estações ferroviárias eram de fato templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços, utilizados por indivíduos de todos os níveis sociais. Não era, pois estranho que os arquitetos passassem a tratar as estações como faziam com os demais edifícios públicos, tais como ministérios, palácios da justiça, onde os espaços eram dominados por arranjos decorativos quase sempre carregados de um alto teor simbólico (SILVA, 1986, p.35).

Para Silva (1986), a arquitetura ferroviária produzida no contexto nacional manifestou-se “repetindo, sem grandes variações e com várias exceções, os modelos europeus”. Apresentavam, geralmente, as mesmas tipologias e expressões vistas nas construções européias, inclusive, como afirma o autor, as mesmas soluções em cujas “estruturas metálicas (quando existiam) se justapunham aos maciços de alvenaria, sem integração plástica” (SILVA, 1986, p. 118-19).

A contraposição entre os edifícios em alvenaria, com expressões remetentes a estilos arquitetônicos passados, e as grandiosas estruturas metálicas que abrigavam os grandes vãos das plataformas, expressando as mais avançadas tecnologias, engloba uma questão extremamente controversa no tocante às diversas interpretações sobre a arquitetura ferroviária desta época, surgindo também no contexto brasileiro. A integração destes dois elementos da composição das estações, que para Silva (1986, p. 35) “pareciam não fazer parte de uma mesma construção, tal era a dissociação formal existente entre as partes”, foi, no entanto, interpretada por Costa (1994) como “um rico efeito visual”. Esta autora afirma que este efeito era produzido pela discordância entre a estrutura de ferro e a construção em alvenaria, cada uma utilizando ao extremo de sua capacidade expressiva. Para Costa (1994) esta aproximação permitiu aos arquitetos da época tornar “possível também aplicar uma ornamentação historicista sobre a estrutura de um imóvel como a estação ferroviária, que nenhum dos períodos históricos adaptados jamais conheceu” (COSTA, 1994, p. 112).

Entretanto, ambas as interpretações definem como marco referencial no contexto da arquitetura ferroviária brasileira o edifício da Estação da Luz erguido na área central da cidade de São Paulo entre os anos de 1895 e 1901. Empreendida pela São Paulo Railway, constitui-se em uma estação intermediária e teve sua construção dirigida pelo engenheiro-chefe da companhia, James Ford. O projeto do edifício, assim como grande parte dos materiais empregados, foi elaborado na Grã-Bretanha, assim como o caso da estrutura metálica que compunha o vão das plataformas que começou a ser montada em 1899 (COSTA, 1994; KÜHL, 1998; SILVA, 1986).

O impacto de sua construção foi considerado por Alfredo Moreira Pinto, na época, “colossal”. Como afirmam Costa (1994) e Kühl (1998), a utilização do estilo dórico-italiano nas massas em alvenaria e o emprego bem sucedido de materiais industrializados, com destaque para o tijolo e o ferro, conferiram a esta construção uma expressividade exemplar no panorama da arquitetura ferroviária e industrial no país. Impôs-se, também, no ambiente urbano, em que sua grande torre com o relógio “sobrepunha inteiramente as das igrejas coloniais, durante décadas registrou a hora certa e poucos anos após sua instalação já adquirira a dimensão de referência e identificação da cidade” (COSTA, 1994, p. 113).



Figura 2.2.1: Desenho do projeto para a Estação da Luz de 1901.
Fonte: KÜHL (1998).

De fato a arquitetura ferroviária se expressava de acordo com a representatividade, principalmente econômica, das localidades em que era instalada. Ao contrário das estações de pequenas localidades, tivemos nos grandes centros econômicos das províncias edifícios ferroviários que buscavam, sobretudo, imponência. Fincaram-se como marcos urbanos e sua influência arquitetônica se davam de maneira bastante ampla e diversificada. Como bem observa Costa (1994), as estações eram construídas sob relações de enorme simbolismo. Comumente eram consideradas “sala de visitas” ou mesmo “porta de entrada das cidades”, “todas as personalidades ilustres que chegassem à cidade forçosamente desembarcavam no seu recinto, sempre tomado por populares curiosos em saber quem chegava ou partia” Costa

(1994, p. 1113). As estações ferroviárias erguidas nas cidades mineiras de São João del-Rei e Juiz de Fora apresentam-se, neste contexto, como importantes exemplos desta tipologia.

As cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora abrigaram importantes exemplares da arquitetura ferroviária empreendida no âmbito nacional. Em São João del-Rei destacou-se o Complexo Ferroviário construído pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, e em Juiz de Fora destacaram-se as estações ferroviárias erguidas pela Companhia Ferroviária Dom Pedro II (posteriormente E. F. Central do Brasil) e pela Companhia Ferroviária Leopoldina (antiga Juiz de Fora-Piau). Estas estações se relacionaram em diversas formas com os contextos em que foram inseridas, apresentando semelhanças e singularidades na incorporação das teorias ferroviárias.

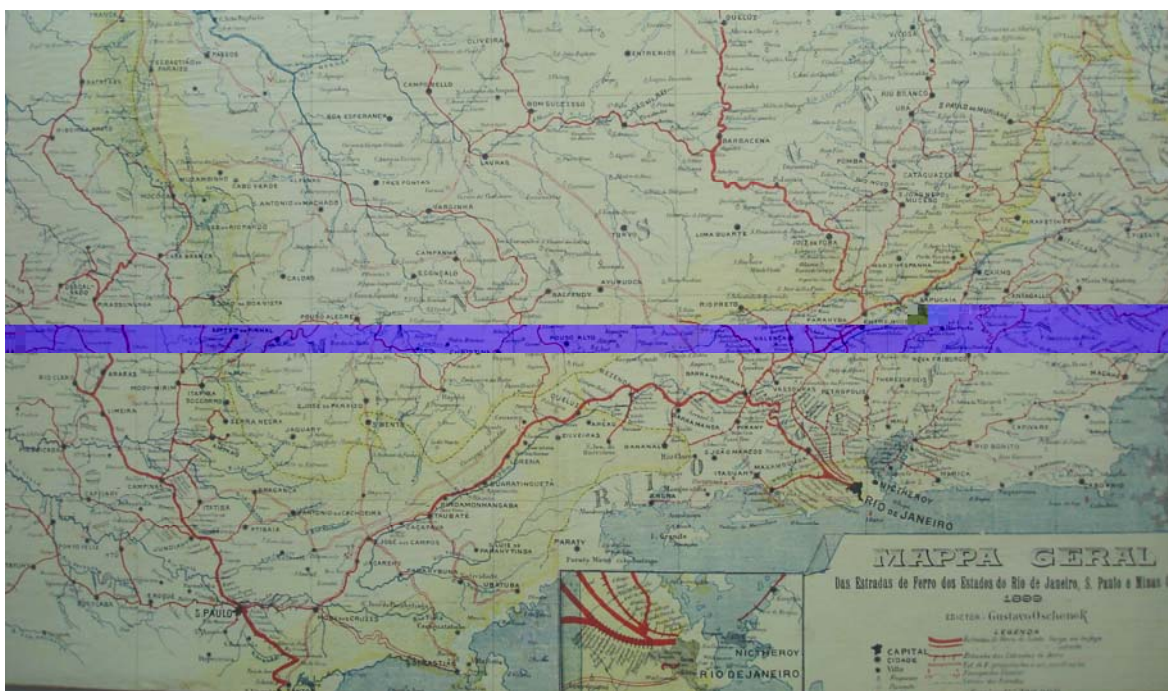


Figura 2.2.2: Mapa estradas de ferro dos estados do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas Gerais (1899).
Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

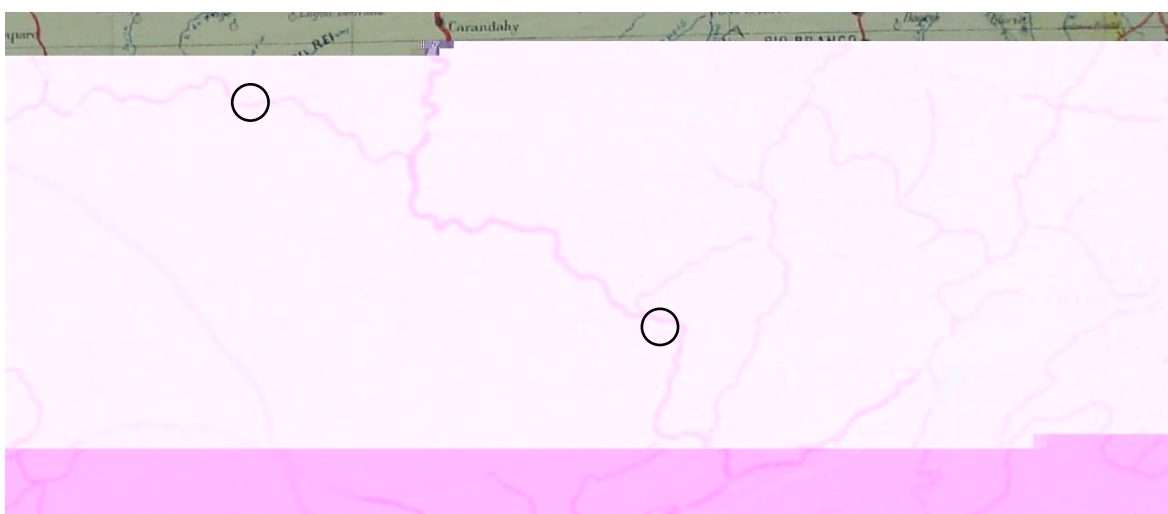


Figura 2.2.3: Localização das ligações ferroviárias entre as cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora.
Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

2.2.1. ARQUITETURA FERROVIÁRIA EM SÃO JOÃO DEL-REI: O CASO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DA ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS

No ano de 1872, a lei mineira nº 1.914 garantiu juros à companhia que construísse uma via férrea que partisse da Estrada de Ferro D. Pedro II, no ponto mais próximo do Rio das Mortes até as divisas da província pelo lado do Oeste. A 2 de fevereiro de 1878 foi organizada, em São João del-Rei, a "Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas" - EFOM, tendo seus trabalhos de exploração iniciados no final de 1878, e em 28 de agosto de 1881 inaugurada a estação ferroviária de São João del-Rei, que ligava esta cidade a Sítio.

O dia 28 de Agosto do corrente foi um desses dias felizes desta cidade, marcando uma ephoca memorável. Feliz porque inaugurando-se a importante ferro via, que liga S. João d'El-Rei ao centro da civilização nos colloca à vanguarda dos povos adiantados, trabalhando na longa estrada do progresso [...] (REZENDE, 1881).

Empreendida pela elite local, a construção da Ferrovia Oeste de Minas que ligava São João del-Rei ao Rio de Janeiro, a partir do entroncamento na cidade de Sítio (atual Antônio Carlos) com a Estrada de Ferro D. Pedro II, foi idealizada como ponto inicial da política de modernização da cidade. Sua instalação estimulou, entre outras atividades, o surgimento de grandes indústrias, como o caso da Companhia Industrial São Joannense, imigração de mão-de-obra como foi o caso dos italianos instalados em colônias, e maior dinâmica no escoamento de mercadorias favorecendo a importação de novos materiais e técnicas. A figura da ferrovia como agenciadora do progresso e da civilização era descrita pelos jornais da época de sua inauguração.

O primeiro motor do progresso a locomotiva que em breve atrairia numerosas indústrias e agricultores que fertilizarão vastas e férteis campinas e darão nova vida às indústrias que ainda fazem profundo letargio (REZENDE, 1881).

A utilização da bitola estreita de 0,76 m foi pioneira no contexto nacional, e, segundo Lima (2003), o empreendedor Teophilo Ottoni, em análise às estradas da EFOM, considerou o uso desta bitola o mais conveniente para trechos de pequena distância, reduzindo consideravelmente o preço da instalação e os custos de manutenção. No ano de 1898 a imprensa local publicou o relatório sobre a EFOM feito pelo engenheiro residente da Estrada de Ferro Central do Brasil, Cypriano de Carvalho, elaborado a pedido do ministro da Indústria e Viação do Governo Federal. O relatório que descreve a Ferrovia desde as condições das vias permanentes até alguns detalhes sobre suas instalações, ressalta a importância da bitola estreita e confirma a persistência da idéia da ferrovia como propulsora de economias locais:

[...] taes construções mais econômicas e rápidas fariam surgir povoações novas, dando desenvolvimento e prosperidade às que já existissem, estando a capacidade do tráfego em relação com as necessidades das zonas respectivas que, assim, não ficariam privados benefícios da viação acelerada e aperfeiçoada (CARVALHO, 1898³³. In: SANZIO, 30 de jun., 1898).

Entretanto, como afirma Sobrinho (1997), o prolongamento de suas linhas a outras zonas da região acarretou um desequilíbrio financeiro que levou à liquidação da EFOM, decretada em abril de 1899, e à transferência de todo o acervo à guarda, e depois aos domínios, do Governo Federal. No ano de 1920 a sede administrativa é transferida de São João del-Rei para Belo Horizonte, ficando na primeira cidade apenas as oficinas e seções de depósitos, com pouco mais de cem operários. Em 1931, nasceu a Rede Mineira de Viação (RMV) que juntou a E.F.Oeste Minas, a Rede Sul Mineira e a Paracatu, além de outras. Posteriormente o Complexo Ferroviário de São João del-Rei seria incorporado à Rede Ferroviária Federal (MEGAS, 1969).

O Complexo Ferroviário de São João del-Rei teve sua implantação margeada pelas áreas urbana e rural, de onde lançou seus trilhos em direção às cidades de Sítio e Oliveira. Às margens da ferrovia instalaram-se indústrias e atividades agrícolas gerando um novo vetor de expansão da cidade. As linhas de trem substituíram as betas de mineração no que diz respeito à polarização do crescimento urbano. Formaram-se e desenvolveram-se bairros como o das Fábricas e de Matosinhos que era assistido por uma estação suburbana, a de Chagas Dória (1911).



Figura 2.2.1.1: Ramal da EFOM no Bairro das Fábricas.
Fonte: Acervo da Companhia Industrial São Joannense



Figura 2.2.1.2: Estação suburbana de Chagas Dória.
Fonte: CAPRI; BELLO (1918).

³³ CARVALHO, C. **Relatório apresentado ao Sr. Ministro da Indústria e Viação.** 1898.



Figura 2.2.1.3: Localização do Complexo Ferroviário – novo vetor de expansão urbana e a instalação de empreendimentos fabris ao longo de suas linhas.

Fonte: Arquivo da CEMIG.

Verificou-se também, no momento de formação da EFOM, a ocupação das áreas marginais ao córrego do Lenheiro, onde também se instalou o Complexo Ferroviário. Tal ocupação caracterizava-se pela racionalidade de seu traçado e também pelos edifícios de arquitetura inspirada nos estilos historicistas Europeus da época que abrigavam programas inéditos. Kuhl (2002) ressalta a importância do papel das ferrovias na transformação das cidades, e mesmo na fundação de outras, tendo influenciado a configuração da malha viária, o sistema de transportes urbanos e o modo de identificação dos logradouros, atraindo para as imediações das estações uma série de serviços e comércios.

Nas áreas próximas ao Complexo Ferroviário de São João del-Rei foram empreendidas construções que esboçavam a entrada da cidade na “Era Industrial”. Eram os casos de teatros, casas bancárias, luxuosos hotéis (entre eles o Hotel Oeste de Minas empreendido pela EFOM nas últimas décadas do século XIX e destruído por um incêndio em 1917), o edifício da companhia de eletricidade, pequenos estabelecimentos fabris e comerciais, além de residências (também as construídas pela EFOM para os diretores, engenheiros, e agentes da estação). A abertura de vias ao longo do terreno do Complexo e nas novas áreas da cidade explicita essas mudanças: de grandes dimensões, essas vias eram nomeadas em homenagem aos diretores e engenheiros ligados à EFOM, como a Avenida Leite de Castro (ex-diretor) , Rua Antônio Rocha (ex-diretor), entre outras. Uma das primeiras ruas abertas junto ao terreno do Complexo Ferroviário foi denominada Rua do Progresso³⁴ (AGOSTINI, 1996; MALDOS, 2000).

³⁴ Que posteriormente viria se chamar Rua Quintino Bocaiúva.



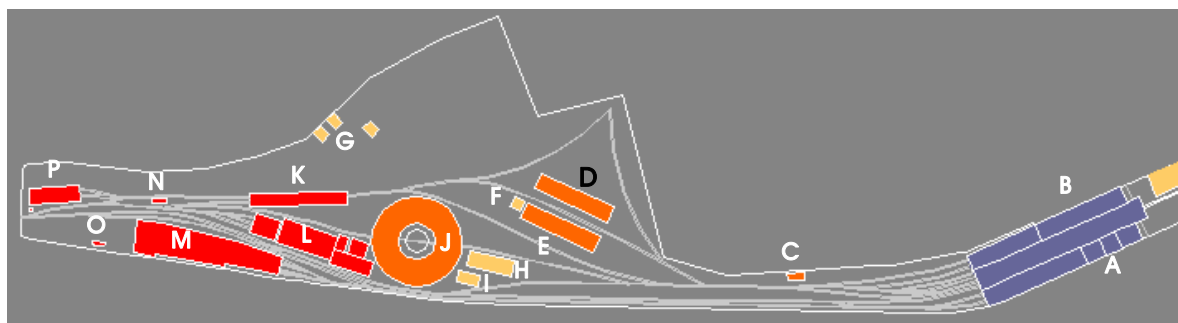
Figura 2.2.1.4: Hotel Oeste de Minas.
Fonte: SOBRINHO (1997)



Figura 2.2.1.5: Edifício da companhia de eletricidade.
Fonte: CAPRI; BELLO (1918)

O complexo Ferroviário de São João del-Rei caracteriza-se como uma estação intermediária “*hors classe*”, posto que serviu como estação terminal do primeiro trecho da Estrada de Ferro Oeste de Minas durante a primeira década de funcionamento, abrigando atividades e dimensões semelhantes às estações de extremidade de linha. Verificou-se, a partir da disposição das vias desta estação, que as composições de trem chegavam e retrocediam para alcançar a continuidade da linha.

Como o caso das estações de extremidade, observa-se no Complexo Ferroviário de São João del-Rei uma clara divisão entre os serviços de passageiros e uma área, além das plataformas de embarque, destinada aos edifícios de serviços, manutenção e depósito de locomotivas e vagões. Entre outras características que se aproximam às das estações de extremidade podemos citar a presença de vias de serviços para depósito ou manobra de carros, de edifícios especiais para o armazenamento de locomotivas e vagões, de um reservatório de água, além de um espaço destinado às mercadorias expressas, como veremos adiante.



Legenda: ● Área da Estação ● Área da rotunda e armazéns ● Oficinas ● Edificações demolidas

A. Edifício de Passageiros. **B.** Armazém Principal. **C.** Casa de Chaves. **D.** Armazém da 11ª Residência. **E.** Armazém da Locomoção. **F.** Escritório da 11ª Residência. **G.** Casas da Turma da 11ª Residência. **H.** Carvoaria. **I.** Escritório. **J.** Rotunda. **K.** Oficina de locomotivas. **L.** Ferraria e caldeiraria; Oficina de torneiros e Suspensão de locomotivas. **M.** Carpintaria. **N.** Caixa d’água. **O.** Sanitários. **P.** Setor de iluminação.

Figura 2.2.1.6: Esquema do Complexo Ferroviário baseado em levantamentos de 1944 efetuados pela Rede Mineira de Viação.

Fonte: Acervo do Central da Rede Ferroviária Federal.

A disposição das edificações sobre o pátio ferroviário de São João del-Rei pode ser considerada segundo três áreas principais: uma área para o serviço de passageiros, com armazém para cargas e plataforma coberta por estrutura metálica; uma área para o serviço de depósito e armazenamento, contendo a rotunda e armazéns que incluíam o depósito e armazenamento de mercadorias, locomotivas e vagões, além de contar com um triângulo de reversão que possibilitava a manobra dos carros; e uma terceira área que englobava os serviços de oficinas e manutenção de vagões e locomotivas, além do edifício do setor de iluminação.

Na documentação levantada foi possível identificar, através de mapas e fotos do período estudado, algumas edificações construídas junto ao terreno do complexo como o caso do edifício da companhia de eletricidade e as residências do agente da estação e das turmas. E no próprio terreno do Complexo pudemos encontrar referências à carvoaria e alguns escritórios. Entretanto, estas construções foram posteriormente demolidas.

A área da Estação: Edifício da estação, armazém e plataformas

Existem casas para mestres de linha, para as turmas de conservação, todas bem construídas de pedra e cal, como também são todas as estações, muito vastas, solidas e elegantes (CARVALHO, 1898³⁵. In: SANZIO, 23 de jun., 1898).

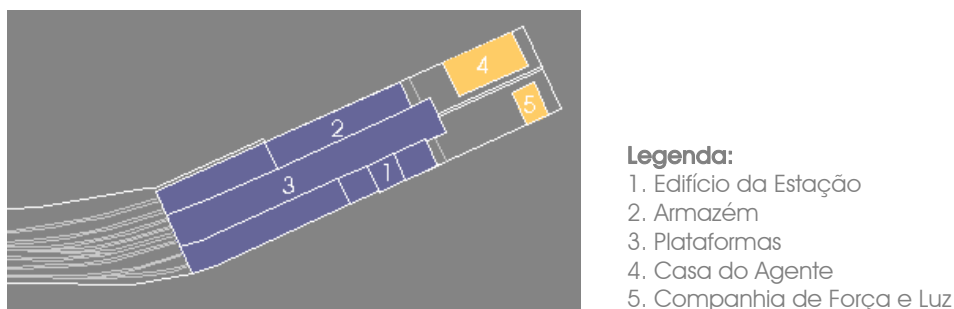


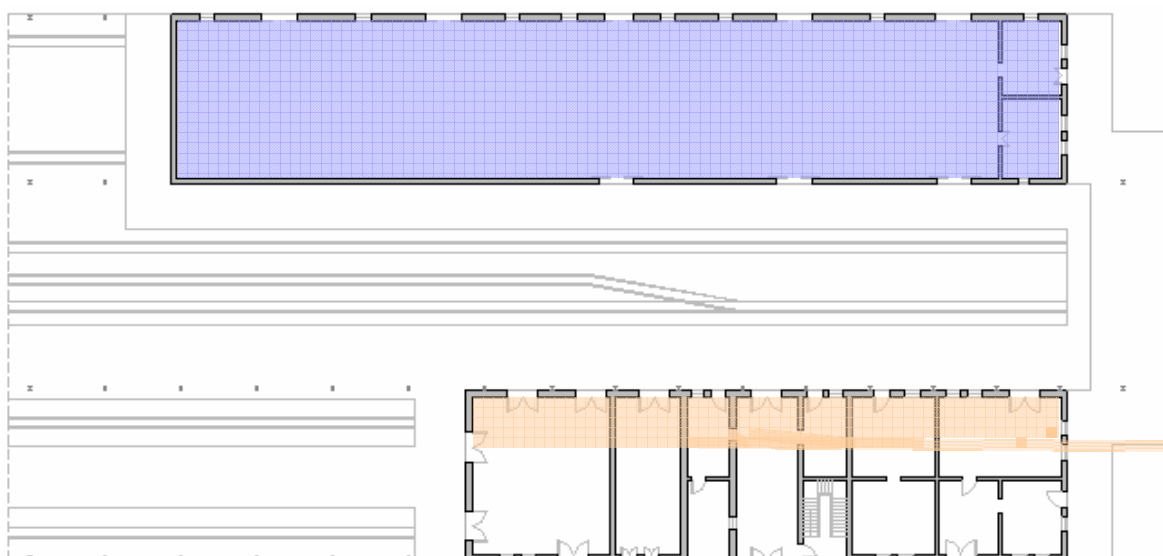
Figura 2.2.1.7: Área da estação.

Fonte: Levantamento da autora baseado em plantas do acervo do Central da Rede Ferroviária Federal.

Como na Estação de *Metz* (Figura 2.1.9), a localização dos edifícios da área de passageiros do Complexo de São João del-Rei apresenta disposição bilateral formada por suas duas edificações retangulares dispostas ao longo das vias.

Embora apresente disposição semelhante à, verificada em alguns casos, de estações de extremidade, onde preferencialmente distribuíam-se os fluxos de embarque e desembarque de passageiros em edificações distintas, as duas edificações que compõem a área de passageiros da estação de São João del-Rei dividiam-se em um edifício para o uso de passageiros e administração da estação e outro para o armazenamento de mercadorias de importação e exportação, como couro de boi e produtos salgados.

³⁵ CARVALHO, C. **Relatório apresentado ao Sr. Ministro da Indústria e Viação.** 1898.



Legenda: Edifício de passageiros e administração. Armazém de exportação e importação.

Figura 2.2.1.8: Planta baixa do pavimento térreo da área de passageiros indicando a disposição das edificações segundo as vias do Complexo de São João del-Rei.

Fonte: Levantamentos da autora.

Tal como recomendado por Perdonnet (1856), as plataformas de embarque e desembarque juntamente com as linhas de trem possuem cobertura estabelecendo a ligação entre as duas edificações. Sua sustentação é feita a partir de sistema estrutural de pórticos metálicos, inseridos nas primeiras duas décadas do século XX. Construído em ferro fundido, o sistema é formado por tesouras apoiadas em pilares metálicos em forma de "H" dispostos a cada 5 m junto ao edifício das bilheterias e, no prédio do armazém. As tesouras se apóiam na própria parede em alvenaria de tijolos. Este sistema vence um vão de 14 m entre as duas edificações e é rebatido em outros dois sistemas menores que abrigam as plataformas laterais.



Figura 2.2.1.9: Estrutura das plataformas em 2002.

Fonte: Foto da autora.



Figura 2.2.1.10: Parte interna.

Fonte: Foto da autora.

A cobertura em duas águas, de chapas metálicas corrugadas, apresenta lanternim em toda sua extensão. Cada tesoura tem 5 pendurais ligados por escoras oblíquas, sendo a linha inferior quebrada descrevendo uma suave curva. Nos extremos da estrutura, as tesouras recebem tratamento em chapas de ferro fundido e alguns elementos sem fins estruturais, além dos lambrequins e ornatos. Desta maneira pode-se considerar, como indica Silva (1986), a incorporação de elementos que sugeriam a idéia de avanço tecnológico justapostos a

elementos característicos de modelos historicistas. É interessante ressaltar que no caso desta área do Complexo Ferroviário o tratamento exterior das edificações, e mesmo da estrutura metálica, caracterizava-se pela riqueza de ornamentação em detrimento da área interna das plataformas de tratamento mais simplificado, denotando ao espaço maior ênfase nas características funcionais.

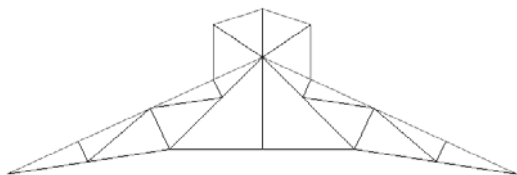


Figura 2.2.1.11: Esquema-tipo de tesoura da estação.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 2.2.1.12: Estrutura metálica e os edifícios.
Fonte: Foto da autora.

O edifício destinado aos passageiros é constituído por um bloco central em dois pavimentos e duas alas laterais térreas. Entretanto, até a segunda década do século XX, existia apenas o bloco central do edifício situado à Av. Hermílio Alves, composto por dois pavimentos e com uma pequena edificação lateral. A partir de uma análise de publicações locais do início do século XX, pôde-se verificar que as alterações na composição deste edifício se deram entre os anos de 1918 e 1924, de acordo com Capri e Bello (1918) e Carvalho (1924). À composição inicial foram acrescentados os dois blocos simétricos laterais, além de uma reforma em toda sua fachada que recebeu maior ornamentação. Além destas transformações, outras reformas foram empreendidas como a substituição da cobertura das plataformas, acrescentando um sistema estrutural de pórticos metálicos e lanternins e, provavelmente, uma remodelação do edifício do armazém.

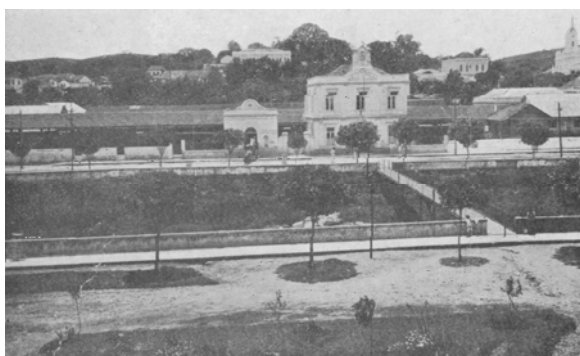


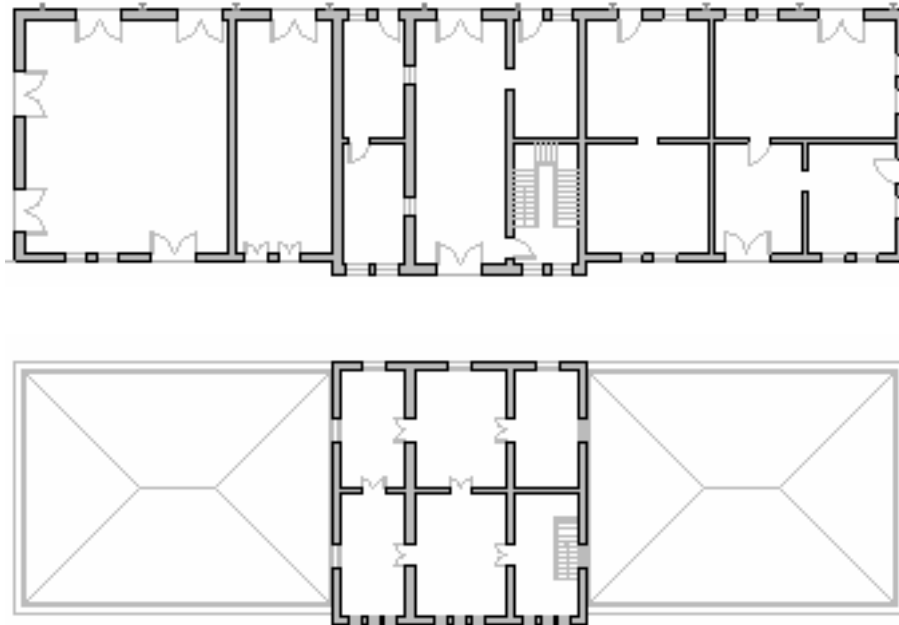
Figura 2.2.1.13: Constituição original do edifício.
Fonte: CAPRI; BELLO (1918).



Figura 2.2.1.14: Estação em 1924 após reformas.
Fonte: CARVALHO (1924).

Esta situação remonta às observações de Perdonnet (1856) em seu tratado, quando sugere ser a melhor solução para a composição dos edifícios principais das estações a construção em um pavilhão central com duas alas laterais, tanto pelo resultado estético como pela possibilidade de ser construído parcialmente, como se vê no nosso caso. Em termos de distribuição interna, podem ser verificadas, também, as características sintetizadas por Perdonnet (1856). Além de

abrigar as várias atividades recomendadas pelo autor, nota-se, nesta edificação, a concentração da área de recepção de passageiros no bloco central, incluindo a bilheteria e escritório do chefe da estação, além do alojamento do Chefe da Estação no pavimento superior deste bloco; uma ala para os serviços de mercadoria da estação, e a outra, para as salas de espera, telégrafo e administração central da Estrada de Ferro Oeste de Minas.



Figuras 2.2.1.15: Planta baixa da Estação de São João del-Rei: pav. térreo (acima) e 1º pav. (abaixo).
Fonte: CARVALHO (1924).

Legenda: A. Vestíbulo. B.

assemelha-se à idéia de “decoreção arquitetônica” proposta pelo autor. Longe de remeter a um único estilo arquitetônico passado, o que Mignot (1983) definiu como “ecletismo tipológico”, marcado pela analogia de alguns estilos arquitetônicos às diferentes funções dos edifícios – igrejas, presbitérios segundo um “estilo medieval ou bizantino”, edifícios públicos urbanos segundo um “estilo clássico, italiano ou francês”, estas edificações apresentam a conjugação de referências a elementos do vocabulário clássico em uma composição típica das construções da Era Industrial.

Como se tratava de uma estação intermediária “*hors classe*”, portanto de porte semelhante às estações de extremidade, o edifício destinado aos passageiros do Complexo Ferroviário de São João del-Rei destacou-se, em sua inserção no ambiente urbano, por sua imponência³⁶.

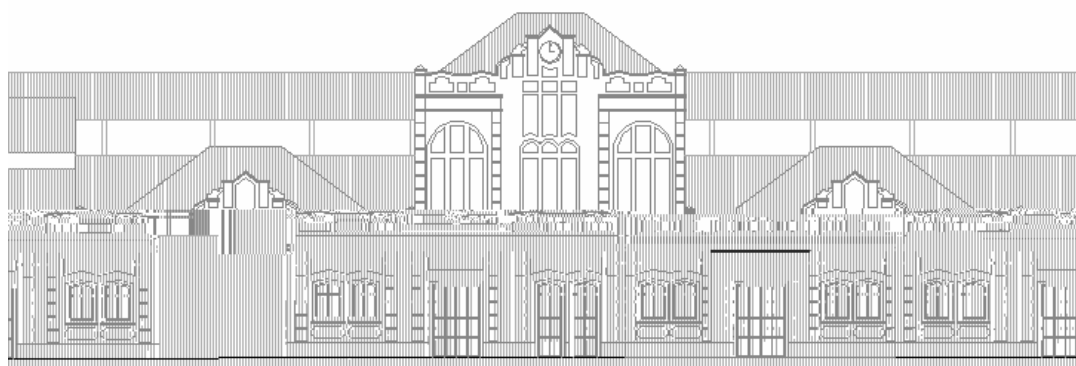


Figura 2.2.1.16: Fachada do Edifício de Passageiros da Estação de São João del-Rei.

Fonte: Levantamento da autora.

A ornamentação, nestas composições, apresenta-se a partir da aplicação aleatória de elementos que fazem referência às construções ligadas à linguagem clássica. Destacam-se, semelhantemente à descrição de Perdonnet (1856), as aberturas envolvidas ora por vergas em arco abatido e ornatos em relevo de argamassa, ora por composições em relevo de argamassa que lembram as janelas termiais das vilas paladianas.

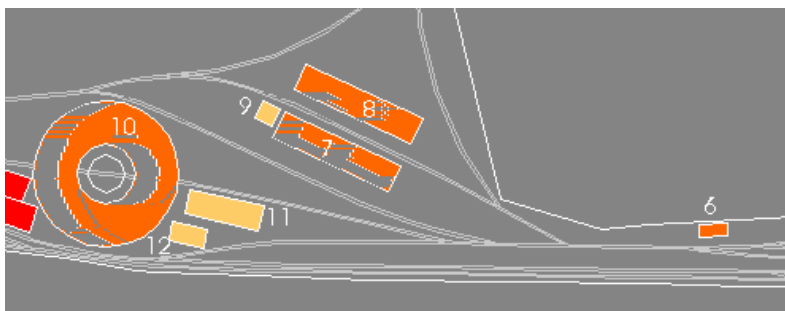
O recorte da platibanda marca o eixo central da fachada de cada bloco que têm suas divisões marcadas por elementos que fazem referência às colunas do vocabulário clássico. As aberturas das janelas, com exceção do segundo pavimento do bloco central, possuem vergas em arco abatido e ornatos em relevo de argamassa em suas partes superior e inferior. As aberturas das portas apresentam vergas retas que não dispensam os ornatos em sua parte superior. O pavimento logo abaixo do relógio é constituído por aberturas encimadas por adornos em arco pleno, e, na parte superior deste pavimento, pode-se perceber alguns elementos que recuperam a idéia da arquitetura clássica, como frisos e cornijas. Essa linguagem ainda pode ser notada em outros edifícios do Complexo, tratados mais adiante, como a rotunda, o prédio do armazém da estação de passageiros e o edifício do setor de iluminação.

³⁶ Consideraremos, aqui, o edifício em sua composição final, após as reformas das primeiras décadas do século XX.

A lateral do conjunto destaca uma fachada que, como definiu Perdonnet (1856), “acusa a estrutura das plataformas de embarque” (PERDONNET, 1856, p.492), como se a forma expressasse seu uso. Nota-se, aqui, a proximidade da solução compositiva desta fachada da estação com a ilustrada no Tratado de Perdonnet (1856), especificamente a da estação de *Metz* e a da estação da Estrada de Ferro de *Versailles*, onde a estrutura triangular da cobertura das plataformas é destacada entre duas edificações simétricas em alvenaria.

A estas fachadas foi dado o mesmo tratamento decorativo dispensado às duas alas laterais da fachada principal, destacando-se ornatos em relevo de argamassa na platibanda e contorno das aberturas e a utilização de vergas e colunas abastidas

Área da rotunda e armazéns



Legenda:

- 6. Casa de chaves
- 7. Armazém da Locomoção
- 8. Armazém da 11ª Residência
- 9. Escritório da 11ª Residência
- 10. Rotunda
- 11. Carvoaria
- 12. Escritório

Figura 2.2.1.21: Área da rotunda e armazéns.

Fonte: Levantamento da autora baseado em plantas do acervo do Central da Rede Ferroviária Federal.

A área da rotunda e armazéns caracteriza-se por ser uma área destinada, principalmente, para armazenamento e depósito, restringindo o acesso apenas a funcionários do Complexo.

O depósito anelar do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, ou rotunda, foi construído por volta do ano de 1895. Moraes (1987) afirma que no "Relatório da Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas", apresentado à Assembléia Geral dos acionistas a 30 de junho de 1896, há referência ao custo global da construção de uma rotunda efetuado durante o ano anterior. A outra rotunda edificada pela EFOM em seus anos de funcionamento foi a de Ribeirão Vermelho, que no ano de 1896 previa a sua construção com a empresa *Brasillian Contracts Corporation* encarregada dos serviços.

Essas duas rotundas funcionavam como depósito de locomotivas e previam serviços de pequenas manutenções. De diâmetros diferentes, as rotundas de São João del-Rei e Ribeirão Vermelho tiveram soluções diversas: enquanto na rotunda de São João del-Rei, de menor diâmetro, se empregou colunas de ferro fundido em linhas mais simplificadas como sustentação do telhado com estrutura de madeira e telhas francesas, a rotunda de Ribeirão Vermelho apresentava colunas de ferro fundido com maior apuro estético, e telhado com estrutura metálica.



Figura 2.2.1.22: Vista da rotunda de São João del-Rei.

Fonte: Foto da autora.



Figura 2.2.1.23: Detalhe da rotunda.

Fonte: Foto da autora.

Localizada na área central do Complexo Ferroviário, a rotunda de São João del-Rei possui um girador central com diâmetro de 6,5 metros possibilitando abrigar 24 linhas para depósito. De solução semelhante à ilustração do depósito poligonal apresentada por Perdonnet (1856), verifica-se, na rotunda de São João del-Rei, duas linhas, localizadas em lados opostos, reservadas para a entrada e saída de vagões e locomotivas. Há também dois fossos de inspeção abaixo de duas das linhas que, como recomendava Perdonnet, eram utilizados para manutenção e pequenos reparos.

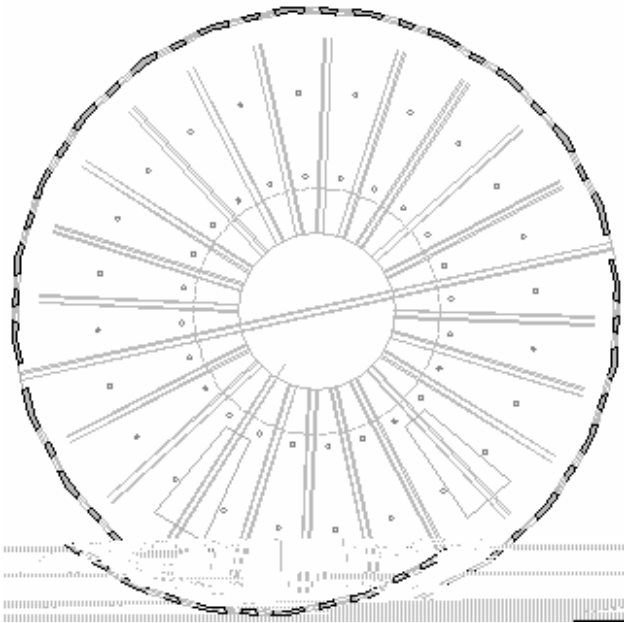


Figura 2.2.1.24: Planta baixa da rotunda de São João del-Rei. **Fonte:** Levantamento da autora.

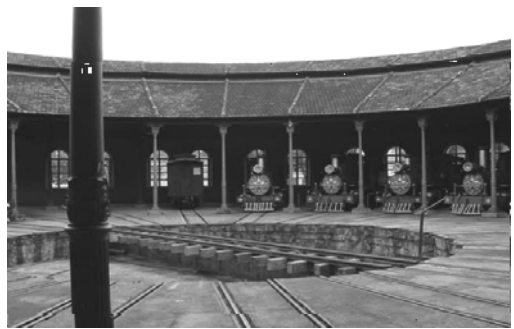


Figura 2.2.1.25: Fotos do Interior da rotunda. **Fonte:** Foto da autora.

A rotunda possui sistema construtivo em alvenaria de pedras no embasamento e no fosso do girador, alvenaria de tijolos maciços nas paredes autoportantes, e colunas de ferro fundido como sustentação do telhado com estrutura de madeira e telhas cerâmicas. O telhado é constituído de duas águas com lanternins e venezianas, disposto paralelamente às faces do edifício, e na parte externa se dá uma platibanda que o contorna em toda sua extensão. A utilização do sistema de lanternim nos telhados foi uma solução muito difundida nas construções ferroviárias e também fabris. Este sistema permitia a iluminação e ventilação em espaços de grandes dimensões e teve seu uso ampliado de acordo com os avanços dos sistemas estruturais que permitiam maiores vãos nas construções. Como vimos na exposição de Perdonnet (1856), esse sistema teve imediata aceitação nas construções ferroviárias por também permitir a exaustão da fumaça proveniente das locomotivas.

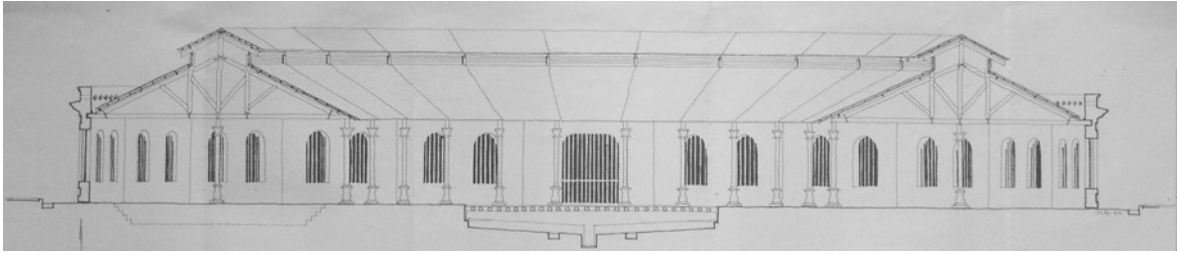


Figura 2.2.1.26: Corte da rotunda de São João del-Rei.
Fonte: MORAIS (1987).

O tratamento externo do edifício possui soluções semelhantes às empregadas no edifício de passageiros. Seus elementos decorativos remetem ao vocabulário clássico. Ornamentos em relevo de argamassa formam pilastras que definem módulos intercalando duas a duas as janelas. Contornando as janelas envidraçadas com vergas em arco plano, molduras com desenho em formato de grega conjugam-se com os elementos vazados em forma de cruz dispostos ao longo da platibanda. Internamente uma colunata em ferro fundido contorna o pátio central da edificação.

Ainda nesta área encontram-se dois edifícios destinados a depósito de materiais. Estas edificações apresentam disposição bilateral, sendo que o armazém da locomoção constituía-se de um almoxarifado geral com equipamentos e materiais que atendiam, sobretudo, às oficinas de manutenção. A outra edificação, o armazém da 11ª residência abrigava os materiais e equipamentos que atendiam às vias permanentes e edifícios da EFOM. Outra edificação existente nesta área é a casa de chaves que atendia ao funcionamento da via permanente. Outras construções como dois escritórios e uma carvoaria estabelecidas ali, no entanto, foram demolidas e permanecem sem deixar maiores registros.



Figura 2.2.1.27: Armazém da locomoção e da 11ª residência.
Fonte: Foto da autora.



Fig. 2.2.1.28: Casa de chaves.
Fonte: Foto da autora.

Estas edificações são ainda das primeiras décadas do século XX e apresentam solução estética diversa das demais construções do Complexo. Enquanto na maioria das construções foi empregada a alvenaria de tijolos maciços com revestimento em argamassa pintada, nos armazéns da locomoção e da 11ª residência e a casa de chaves foi utilizado a alvenaria de tijolos aparentes. Kuhl (1998) mostra como o tijolo aparente foi amplamente difundido nas construções ferroviárias paulistas como o caso das oficinas da Companhia Paulista em Jundiá. Empreendidas já no ano de 1890, essas oficinas tiveram unidade de linguagem obtida a partir

do emprego da alvenaria de tijolo aparente, além de sua composição em diferentes alturas e volumes, e o uso discreto de elementos ornamentais nas suas fachadas. Tais características refletiam o aspecto utilitarista e racional de suas funções. Desta maneira podemos considerar, já no início do século XX, uma tendência à padronização deste tipo de edificação sem excluir a tentativa de constituição de uma "identidade própria" de cada empresa.

A composição dos dois edifícios de armazéns se dá através da variação da ornamentação em suas fachadas sendo o armazém da locomoção construído com maior apuro estético. Dispondo de elementos de procedência da linguagem clássica, destaca-se pelo uso de frontões estilizados nas fachadas principais. Neste mesmo edifício encontra-se, em sua plataforma lateral, uma cobertura sustentada por estrutura de madeira que cobre o acesso para esta edificação, tais como ocorria nos edifícios para passageiros das estações de menor porte.

Área das oficinas

As oficinas de Ribeirão Vermelho e São João d'el-Rey são extremamente espaçosas, dispõem de grandes terrenos, bem construídas e elegantes, e acham-se montadas com todos os aparelhos necessários aos trabalhos correspondentes [...] (CARVALHO, 1898³⁷. In: SANZIO, 23 de jun., 1898).

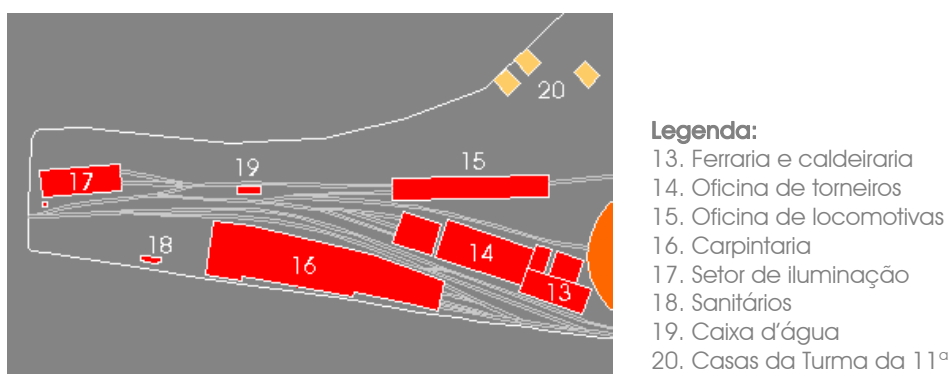


Figura 2.2.1.29: Área das oficinas.

Fonte: Levantamento da autora baseado em plantas do acervo do Central da Rede Ferroviária Federal.

A área de oficinas do Complexo Ferroviário de São João del-Rei é formada pelas oficinas de torneiros, ferraria e caldeiraria, carpintaria, onde eram reparados os vagões de passageiros e cargas, oficina de manutenção em locomotivas e algumas instalações como os sanitários e uma caixa d'água de ferro. Além destas edificações se encontravam próximas a esta área três construções que serviam de residência para funcionários da EFOM, hoje já demolidas não tendo sido encontrada nenhuma documentação que as retratem com maiores detalhes.

³⁷ CARVALHO, C. **Relatório apresentado ao Sr. Ministro da Indústria e Viação.** 1898.

Em linhas classicizantes, a oficina de torneiros foi construída no ano de 1882 em alvenaria de pedra aparente e telhado com lanternim e sustentação em estrutura de madeira. Configura-se como uma edificação retangular contendo duas vias em seu interior. Além de um óculo na parte superior da fachada, possui amplos vãos com vergas em arco pleno envidraçados em ambos os lados maiores da construção, permitindo boa ventilação e iluminação à oficina demonstrando uma visível preocupação com a higiene e o conforto do espaço de trabalho. Ali eram confeccionadas e reparadas peças de uso dos carros, locomotivas e vagões através de um sistema de eixo central que movia as demais máquinas, suspenso por uma estrutura metálica apoiada nas tesouras de madeira que suportam a cobertura.



Figura 2.2.1.30: Oficina de torneiros.
Fonte: Foto da autora.



Figura 2.2.1.31: Vista interna da oficina de torneiros.
Fonte: Foto da autora.

Como afirma Kuhl (1998), geralmente na época da instalação das primeiras estações eram utilizados materiais encontrados nas localidades tais como a pedra e a madeira. No entanto, embora seja a primeira oficina erguida no Complexo, à utilização do sistema de alvenaria de pedra podemos relacionar a necessidade de um sistema construtivo forte o suficiente para abrigar equipamentos de alta vibração, como era o caso do eixo central fixado em suas paredes, o que foi muito comum também em alguns casos de estabelecimentos industriais.

O edifício da caldeiraria e ferraria localiza-se entre a rotunda e o edifício dos torneiros e caracteriza-se por não receber locomotivas no seu interior. Edificado em alvenaria de tijolos maciços revestidos com argamassa pintada, possui cobertura em telha francesa sustentada por uma estrutura metálica que se apóia em tesouras de ferro fundido. Guarnecidas de amplos vãos envidraçados encimados por vergas em arco pleno, e da composição de dois óculos, as fachadas desta edificação utilizam alguns poucos elementos decorativos de linhas classicizantes.



Figura 2.2.1.32: Oficina de caldeireiros.
Fonte: Foto da autora.



Figura 2.2.1.33: Vista interna da oficina de caldeireiros.
Fonte: Foto da autora.

As oficinas de carpintaria, ou oficina de manutenção de carros e vagões, e de manutenção de locomotivas caracterizam-se como simples hangares. Estas edificações utilizam como solução construtiva a estrutura metálica composta por trilhos retirados do próprio Complexo e cobertura em telhas de zinco. A oficina de locomotivas possui iluminação zenital feita por meio de lanternim. Ambas possuíam os chamados “gabinetes de chefia”, que constituíam pequenas edificações dispostas no interior destes galpões destinados às funções administrativas dos chefes desses setores.



Figura 2.2.1.34: Carpintaria.
Fonte: Foto da autora.



Fig. 2.2.1.35: Carpintaria: detalhe do gabinete de chefia.
Fonte: Foto da autora.

A oficina de vagões dispunha, em seu interior, de aparelhamento apropriado para a suspensão dos vagões para sua manutenção. Já a oficina de locomotivas continha valas de inspeção ao longo das vias em seu interior, e, em um hangar localizado próximo a ela, havia um equipamento que permitia a suspensão das locomotivas para grandes reparos.



Figura 2.2.1.36: Equipamento de suspensão de locomotivas.
Fonte: Foto da autora.



Figura 2.2.1.37: Oficina de locomotivas.
Fonte: Foto da autora.

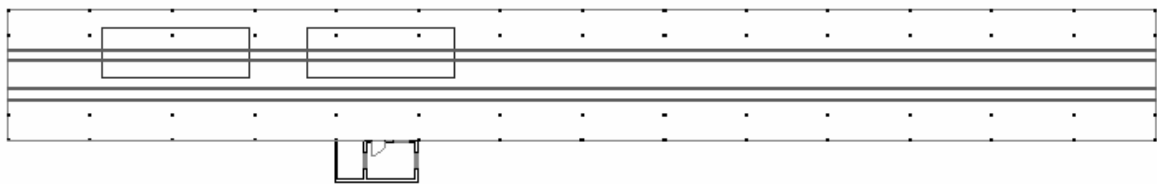


Figura 2.2.1.38: Planta esquemática da oficina de locomotivas: disposição longitudinal.
Fonte: Levantamento da autora.

O edifício do setor de iluminação, situado na parte posterior do terreno do Complexo, constitui-se de uma edificação retangular guarnecida com duas linhas onde eram reformadas as baterias dos carros de passageiros. Construída em alvenaria de tijolos revestidos com argamassa pintada, esta edificação retangular utiliza o sistema de aberturas tipo bascula – provavelmente fixadas nos anos 40 – nas janelas encimadas por vergas de arco pleno dispostas em dupla. Além do arco pleno de todas as aberturas, as fachadas utilizam elementos do vocabulário clássico como, à semelhança dos edifícios da estação de passageiros, o caso dos ornamentos que fazem referência à composição das colunas greco-romanas. O telhado é sustentado por tesouras de madeira e ainda possui dois óculos na parte superior da fachada de acesso dos carros.



Figura 2.2.1.39: Edifício do setor de iluminação.
Fonte: Foto da autora.

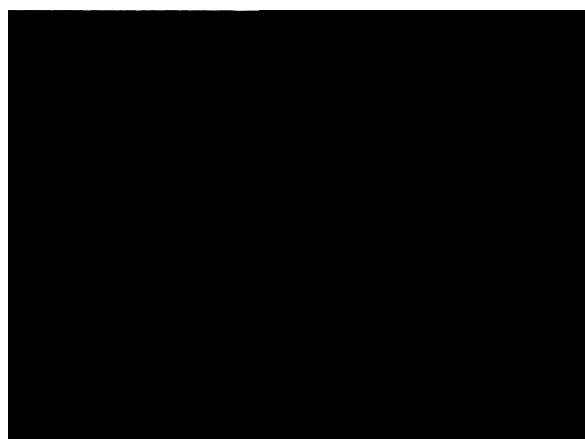


Figura 2.2.1.40: Lateral do edifício do setor de iluminação.
Fonte: Foto da autora.

Agostini (1996) afirma que o fenômeno “ferrovia” foi, sobretudo, o símbolo-metáfora de modernidade e progresso. No caso específico de São João del-Rei, em se tratando da EFOM, a implantação da ferrovia refletia os esforços de uma elite que buscava se reerguer. As companhias ferroviárias configuravam-se como importantes empreendedores da construção do século XIX, sendo dada especial atenção à arquitetura das estações pela representatividade de sua imagem no contexto urbano.

As construções ferroviárias de uma companhia geralmente utilizavam a padronização, através da definição de uma linguagem própria, que identificasse a empresa (KUHL, 1998). É o caso do Complexo Ferroviário de São João del-Rei. Seguindo certa hierarquia de espaços através de maior ou menor complexidade e apuro estético nas construções, é identificada, na maioria das edificações, a utilização da mesma linguagem formal. As linhas classicizantes originais empregadas no edifício da estação de passageiros e armazém da estação são sugeridas também na rotunda, oficinas de caldeireiros e ferraria e no edifício do setor de iluminação. Os armazéns da locomoção e da 11ª residência, em alvenaria aparente, apresentam solução semelhante, porém dando maior ênfase ao aspecto utilitarista. As demais edificações como as oficinas de locomotivas e de vagões destacam-se pela simplicidade e transparência utilitária constituindo-se em exemplos relevantes de técnicas e materiais construtivos utilizados na arquitetura ferroviária.

O que se viu na arquitetura adotada no Complexo foi a concepção de espaços que atendessem a demandas tecnológicas, estéticas e disciplinares. Como descreve o trecho a seguir, a função disciplinadora do espaço de trabalho era desejável desde o gerenciamento do próprio Complexo até como uma solução para o problema da mendicância que se expandia nas localidades:

Em todas ellas [as estações] é notável e causa a mais agradável impressão o capricho e o esforço empregados por uma hábil e competente direcção, secundada pelos operários, reinando ordem e methods nos trabalhos, a que se vêem applicados proveitosamente meninos de diversas edades, retirados assim da ociosidade e vagabundagem das ruas (CARVALHO, 1898³⁸. In: SANZIO, 23 de jun., 1898).

Para Moreira (1992), a construção da imagem de pertencimento a uma família onde todos deveriam aceitar a existência da autoridade do chefe da casa, era sistematicamente divulgada e relacionada à idéia de que todos os ferroviários faziam parte de uma grande família que devia respeito e obediência à administração ferroviária. Desta forma a construção do espaço de trabalho unia-se a disseminação de novos hábitos delineando a figura do “ferroviário ideal” adequado aos objetivos da empresa.

³⁸ CARVALHO, C. **Relatório apresentado ao Sr. Ministro da Indústria e Viação.** 1898.

Em São João del-Rei, a figura da estação ferroviária como “porta de entrada da cidade” justificou a suntuosidade empregada em suas edificações. Com a instalação da ferrovia alterou-se significativamente a disseminação do modelo eclético numa escala mais ampla da “modernização”. A partir deste processo pôde-se verificar a operação de mudanças em vários níveis urbanos e sócio-culturais envolvendo desde a reativação do dinamismo no comércio e o surgimento de novas atividades correlatas à idéia de “civilização”, até uma reorganização urbano-social mais complexa envolvendo a especialização de áreas urbanas, e como afirma Agostini (1996, p.23), contribuindo para o surgimento de “muros imaginários separando ricos e pobres, fábricas e casarões”.

2.2.2. ARQUITETURA FERROVIÁRIA EM JUIZ DE FORA: OS CASOS DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DAS ESTRADAS DE FERRO DOM PEDRO II E LEOPOLDINA

À medida que novos trechos da Ferrovia D. Pedro II eram franqueados ao tráfego na região tributária da Rodovia, menor era a capacidade de concorrência da Companhia União e Indústria em termos de volume, rapidez e custos do transporte (GIROLETTI, 1988, p.44).

A instalação da ferrovia na cidade de Juiz de Fora, em 1875, viria apenas consolidar o importante entreposto comercial que se formara a partir da produção cafeeira e da abertura da Rodovia União e Indústria, empreendida por Mariano Procópio. Entretanto, como afirma Giroletti (1988), mesmo após tentativas de baldeamento de cargas entre a ferrovia D. Pedro II e a rodovia União e Indústria em Entre-Rios, o avanço das comunicações ferroviárias em Minas Gerais comprometeria as atividades desta rodovia, “levando-a mesmo a completo fracasso muito antes de terminar o prazo de concessão” (OLIVEIRA, 1953, p.85).

Porém, a instalação do ramal da Estrada de Ferro Dom Pedro II na cidade de Juiz de Fora, teve, também, como um dos principais responsáveis o Comendador Mariano Procópio, diretor da Estrada entre os anos de 1869 a 1872, que em carta à Câmara Municipal, datada de 13 de agosto de 1870, comunicava os avanços do empreendimento:

Depois de ter apresentado em meu relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II os planos para os ramais convergentes para a Estrada de Ferro que desde já podem ser executados, e tendo já passado em segunda discussão a proposta do governo, pedindo autorização para um empréstimo de 35 mil contos, destinados à conclusão dessa Estrada, entre os pontos designados, entendi de meu dever convidar aos meus colegas da Câmara para assinarem a circular que dirijo aos srs. Deputados provinciais, propondo o plano e meios que me parecem mais adequados para o fim que tenho em vista [...] (PROCÓPIO, 1871 apud OLIVEIRA, 1953, p. 85).

Logo depois, os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II atingiriam Juiz de Fora. Contudo, um impasse político determinou a construção da Estação Ferroviária de Juiz de Fora. Inicialmente, e por influência política do Comendador Mariano Procópio, a primeira estação da Estrada de

Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora foi instalada, em 1875-76, nas terras cedidas pela quinta do Comendador, na localidade de Rio Novo onde funcionava a estação da Rodovia União e Indústria. Seu primeiro nome foi "Estação de Rio Novo" e, a partir de 1881, passou a ser denominada "Estação de Mariano Procópio".

A localização da estação, distante 3 Km da área central da cidade, promoveu a reação das elites locais, o quê resultou numa indicação, do vereador Cristóvão de Andrade, em sessão da Câmara Municipal, na qual argumentava:

Que a Câmara Municipal dirija com urgência ao ministro da Agricultura, pedindo o estabelecimento de estação da Estrada de Ferro de D. Pedro II nesta cidade do Juiz de Fora, como é do interêsse de todos os seus habitantes e do comércio. Nessa representação, a Câmara deverá apresentar, para prova do pedido, as seguintes considerações: 1º – que o estabelecimento de uma estação fora da cidade e anexa à U. e I. obriga os passageiros a percorrerem uma distância de seis quilômetros de ida e volta, causando-lhes grande inconveniência; 2º – que pela mesma razão acarreta para o comércio, além da distância, o grave inconveniente de aumentar o preço do transporte com acréscimo indevido, produzindo assim um tributo mais pesado que a cidade pagará injustamente; 3º – que em todos os países se tem respeitado o interêsse das povoações nos traçados das estradas de ferro e que o mesmo Govêrno Imperial tem atendido a estas reclamações, como aconteceu com a criação da Estação Palmira, onde apenas existia uma estrada insignificante e que não pode entrar em paralelo com a cidade já muito importante do Juiz de Fora (ANDRADE, 1871. In: ESTEVES; LAGE, 1915, p. 172).

Estas reivindicações resultaram no envio de um documento ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em outubro de 1871. Em agosto de 1875 há registros de um ofício enviado pela Câmara Municipal de Juiz de Fora agradecendo aos Senadores Francisco de Paula Silveira Lobo e Martinho Álvares da Silva Campos e aos deputados José Calmon Nogueira Vale da Gama e Luiz Eugênio Horta Barbosa "pelos esforços empregados em estabelecer-se nesta cidade a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II" (OLIVEIRA, 1953, p.87).

Entretanto, a estação de Juiz de Fora foi inaugurada somente dois anos depois, em 7 de julho de 1877, após uma série de doações públicas para a aquisição do terreno para sua construção. Nesta mesma data foram também inauguradas as estações intermunicipais de Espírito Santo (atual Sobragi), Matias Barbosa, Cedofeita e Retiro.

O assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II deu-se em mesma direção do traçado da Rodovia União e Indústria, margeando o leito do Rio Paraibuna. A área em que foi edificada a Estação Ferroviária da Estrada de Ferro D. Pedro II, denominada Largo da Estação (posteriormente Praça João Penido), possuía forma triangular resultante do confronto da malha urbana ortogonal, sob orientação norte-sul, ligada à abertura da Rua Principal, atual Av. Rio Branco, e da direção da Rodovia União e Indústria, orientada em relação à direção do Rio Paraibuna (Figura 2.2.2.1). Também ali, foi instalada, em 1884, a Estação da Estrada de Ferro

Juiz de Fora-Piau (posteriormente, em 1890, incorporada à Estrada de Ferro Leopoldina) cuja direção dos trilhos se dava paralelamente aos da Ferrovia D. Pedro II. Localizada em frente à Estação da D. Pedro II, sua instalação caracterizou-se pelo estabelecimento de um ponto de entroncamento entre as ferrovias (BLASENHEIM, 1996).

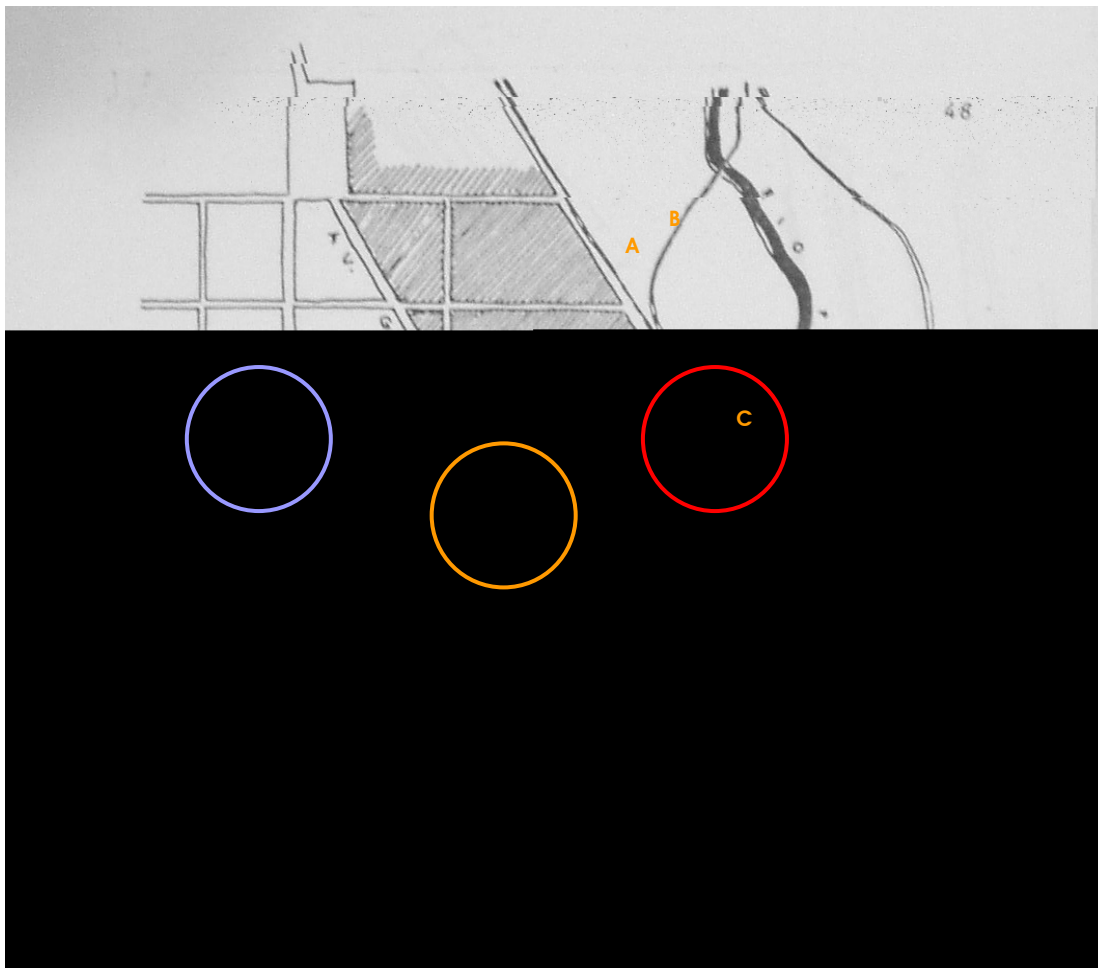


Figura 2.2.2.1: Parte da “Planta da cidade de Juiz de Fora e arrabaldes na província de Minas gerais”, levantada, organizada e desenhada pelo arquiteto Miguel Antônio Lallemond, 1884.

Fonte: PASSAGLIA (1995).

Legenda: A. Ferrovia D. Pedro II. B. Ferrovia Juiz de Fora – Piau (Leopoldina). C. Área de entroncamento das ferrovias.
○ Largo da Estação. ○ Parque Halfeld. Parte hachurada: Área atingida frequentemente pelas cheias do rio Paraibuna. ○ Largo da Alfândega.

Como afirma Kuhl (2002), a instalação das ferrovias teve impactos que se relacionaram diretamente à configuração da malha urbana das cidades e à especialização das áreas em que se estabeleceram suas construções. No caso de Juiz de Fora, a instalação das ferrovias influenciou a reorganização dos espaços urbanos já consolidados e, destacou-se como elemento delimitador de novas áreas da cidade. No Álbum do Município de Juiz de Fora, de 1915, na descrição das ruas, avenidas e praças da cidade, a ferrovia se apresenta, frequentemente, como elemento de referência e de delimitação de áreas urbanas:

Avenida Coronel Vidal – Começa além da estação de Mariano Procópio, lado direito da Estrada de Ferro Central (...)

Floriano Peixoto – Tem começo na E. F. Central, indo terminar no Palacete outrora do dr. Henrique Vaz, parte alta (...)

Fonseca Hermes – Tem princípio na Baptista de Oliveira, indo à linha Férrea da E. F. Central (...)

Gratidão – Começa do largo do Riachuelo e termina na estação de Mariano Procópio (...)

Benjamin Constant – Principia na linha da Central e termina no largo do Riachuelo (...)

Bernardo Mascarenhas – Começa no morro da Boa Vista, além da estação de Mariano Procópio e termina na fábrica de cerveja José Weiss (...)

Botanagua – À margem esquerda do rio Parahybuna. Começa na E. F. Leopoldina, junto ao palacete do sr.dr. Eugenio Teixeira Leite e termina na fazenda do sr. Delfino da Costa Carvalho (...)

Estação – Paralela a E. F. Leopoldina (...)

Palmeiras – Também conhecida por Mariano Procópio. Começa na estação de Mariano fim da rua Gratidão, acompanha a linha de bondes e termina no entroncamento das linhas férreas eléctrica e Central (...)

Rua da Harmonia, com 13,^m 20 de largura e a extensão limitada pelo ramal da Piau, da estrada de Ferro Leopoldina (...)

Alfândega – Entre as ruas Espírito Santo, Halfeld, 15 de Novembro e E. F. Central do Brasil (ESTEVES;LAGE, 1915, p.160-3).

De acordo com Benévolo (1989, p. 74), neste momento, a instalação da rede ferroviária no contexto urbano relaciona-se diretamente com a necessidade de uma disciplina unitária do espaço “em que se move a sociedade industrial”. A ferrovia apresenta-se como um “dispositivo tecnicamente bastante vinculante”, pois desde o momento de sua idealização interliga interesses das esferas privadas às públicas. Cabe ao Estado redigir

de(intervenç
mosmento

estação, como foram os casos da instalação dos hotéis Príncipe e Renascença, além da sede da Associação Comercial, todos incorporando os ideais estéticos ligados ao ecletismo. A inauguração da estação da E. F. D. Pedro II impulsionou o desenvolvimento de dois eixos comerciais que compunham as ruas Halfeld e Marechal Deodoro (PASSAGLIA, 1995).

As áreas de entorno do Largo da Estação, também se caracterizaram pela localização de serviços relacionados ao transporte ferroviário, como foi o caso da Praça da Alfândega (atual Praça Antônio Carlos). Localizavam-se, ali, além do edifício da Alfândega Ferroviária do Estado, construído em 1893, os edifícios da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, da Companhia Pantaleone Arcuri e da Companhia Mineira de Eletricidade.

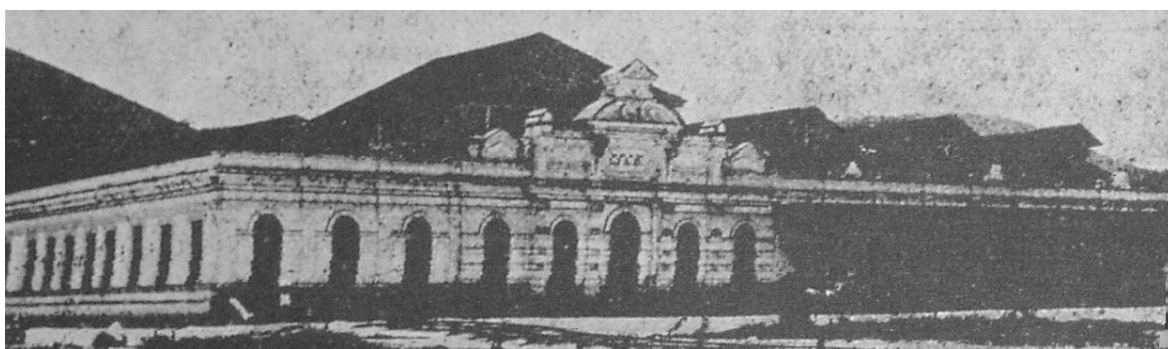


Figura 2.2.2.2: Edifício da Alfândega Ferroviária da Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga D. Pedro II).
Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).

Caracterizou o período, o predomínio da linguagem eclética expressa nas edificações erguidas nestas áreas, que estiveram relacionadas a empreendimentos da chamada Era Industrial, como veremos, a seguir, através do estudo das estações ferroviárias das estradas de ferro D. Pedro II e Leopoldina em Juiz de Fora.

AS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO DOM PEDRO II

A primeira estação ferroviária empreendida pela Estrada de Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora foi a estação de Mariano Procópio (na época denominada estação de Rio Novo), a qual, segundo Esteves e Lage (1915), caracterizava-se por ser uma estação de 3ª classe. Constituíam-se como uma estação intermediária de disposição unilateral em relação às vias, compondo-se de um edifício retangular com plataforma lateral coberta, juntamente com as vias, por um hall metálico. A cobertura se fazia em duas águas sendo guarnecida por sistemas de lanternim. Esta composição metálica, apesar de ter um de seus lados sustentados pelas paredes externas do edifício de alvenaria, a ele pouco se integrava, remontando às questões suscitadas por Silva (1980) e Costa (1994). Esta composição remonta ao chamado por Mignot (1983) “tipo elementar”, inaugurado na estação de *Crown Street*, composto pelo bloco retangular em alvenaria e a cobertura com estrutura em madeira sobre o vão das plataformas.



Figura 2.2.2.3: Estação de Mariano Procópio. **Figura 2.2.2.4:** Armazém da Estação de Mariano Procópio.
Fonte: PROCESSO 04824 (1997). **Fonte:** PROCESSO 04824 (1997).

Embora apresente tal configuração, pudemos verificar, através dos projetos originais da construção desta estação, datados do ano de 1871, que, nos primeiros anos de funcionamento da ferrovia, houve uma adaptação à estação que atendia à Rodovia União e Indústria para sua adequação como uma estação ferroviária. Nesta adaptação o posicionamento dos trilhos resultaria em uma disposição bilateral daquela estação, que provavelmente seria ampliada. Também estavam previstos nestes projetos, a construção de alguns armazéns, a instalação de trilhos próximos aos armazéns existentes e de um girador de manobra para locomotivas.

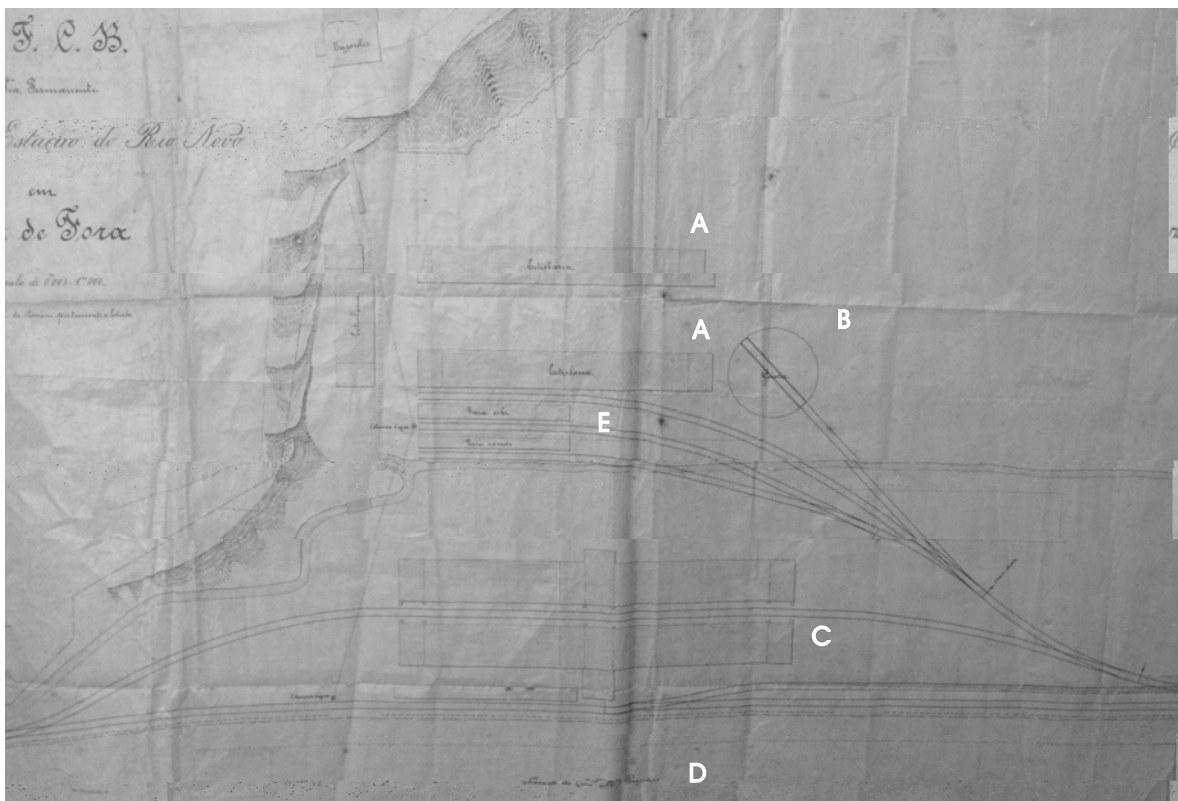


Figura 2.2.2.5: Estação de Rio Novo – Projeto de adaptação à Paragem da Rodovia União e Indústria.
Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

Legenda: **A.** Estribárias. **B.** Girador. **C.** Edifício da Estação. **D.** Parte da Chácara do Comendador Mariano Procópio. **E.** Depósitos.

A distribuição interna da estação de Mariano Procópio parte de uma solução comum às estações de pequeno porte: o vestíbulo, que continha a bilheteria, era localizado na área central da edificação e separava a área de serviços gerais da estação, composta pelas salas do chefe da estação, arquivo geral e almoxarifado, da área destinada aos usuários da estação, como a sala de espera e a sala da agência de serviços postais.

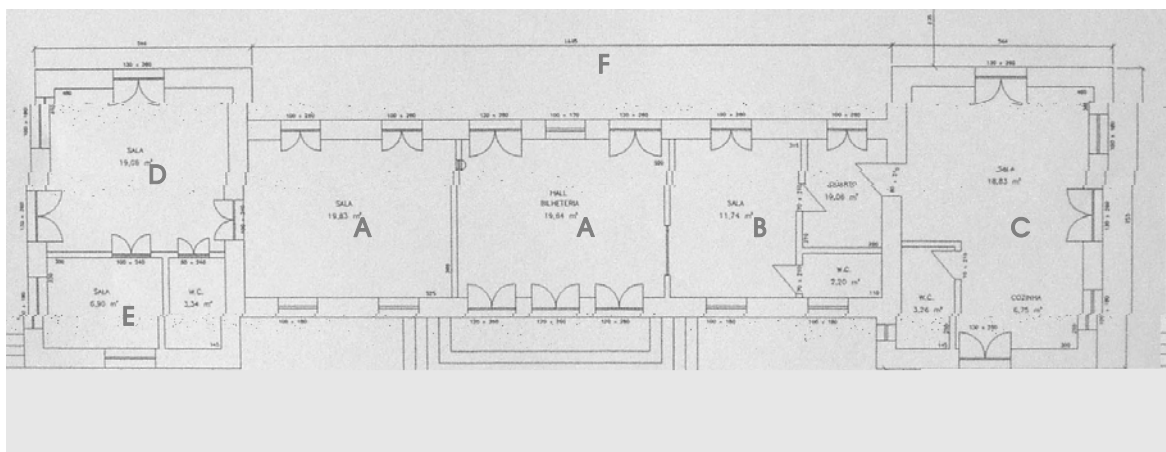


Figura 2.2.2.6: Estação de Mariano Procópio – Planta Baixa.

Fonte: Levantamento arquitetônico de 2004; Arquivo da Rede Ferroviária Federal S. A.

Legenda: A. Vestíbulo. B. Bilheteria. C. Sala de espera e serviços postais. D. Escritório do Chefe da estação. E. Arquivo geral e almoxarifado. F. Plataformas.

Obs: Não tendo sido encontrado o projeto original desta estação buscou-se setorizar sua distribuição interna tendo em vista modificações posteriores.

No Tratado Elementar das Estradas de Ferro de Perdonnet (1856), este tipo de distribuição interna pode ser visto em alguns casos de estações de menor porte apresentados pelo autor. Esta solução parte de uma planta retangular cuja disposição interna confere simetria entre as partes constituintes do edifício. Por se tratarem de estações de pequeno porte, alguns serviços, geralmente, eram suprimidos, como no caso do alojamento do chefe da estação.

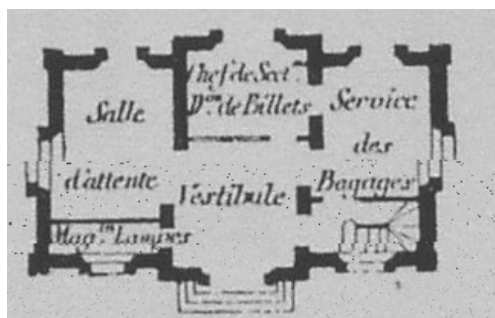


Figura 2.2.2.7: Estação de 3ª classe.

Fonte: PERDONNET (1856).

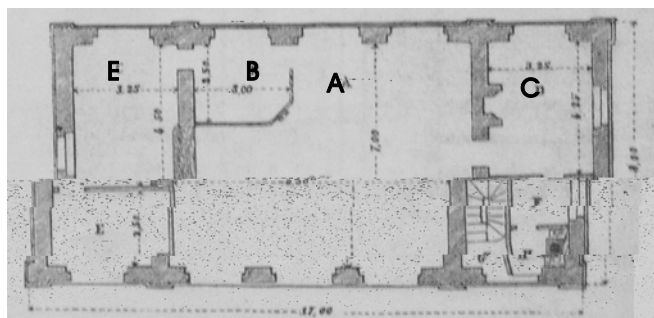


Figura 2.2.2.8: Estação de 3ª classe.

Fonte: PERDONNET (1856).

Legenda: A. Vestíbulo. B. Bilheteria. C. Sala de espera. D. Escritório do Chefe da estação. E. Depósito de bagagens.

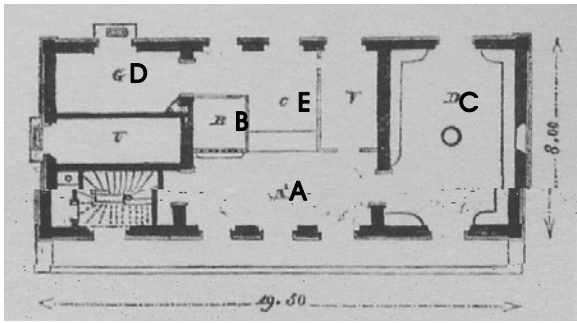


Figura 2.2.2.9: Estação de 3ª classe.

Fonte: PERDONNET (1856).

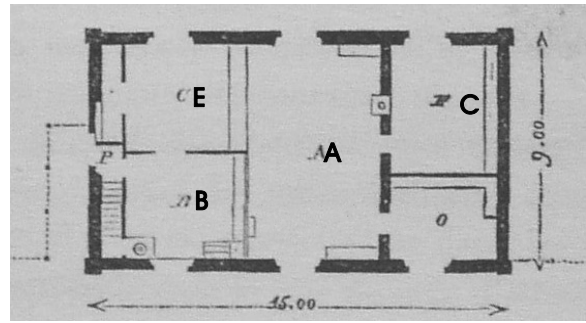


Figura 2.2.2.10: Estação de 2ª classe.

Fonte: PERDONNET (1856).

Legenda: A. Vestíbulo. B. Bilheteria. C. Sala de espera. D. Escritório do Chefe da estação. E. Depósito de bagagens.

Próximo ao edifício principal, se encontrava, também, um armazém cuja disposição em relação às vias era igualmente unilateral. Constituía-se em um galpão retangular com telhado em duas águas e ornamentação simples. Como veremos adiante, este tipo de armazém foi muito comum entre as estações ferroviárias, especialmente aquelas intermediárias dispostas lateralmente às vias. Sua disposição, como vimos, permitia uma comunicação mais direta entre o espaço de armazenamento e os vagões de cargas que paravam logo à frente das entradas dos armazéns.

Em termos de composição de suas fachadas, esta estação, embora estivesse inserida num contexto isolado do centro urbano de Juiz de Fora, se apresentava com certo apuro estético que pouco remetia aos "graciosos *chalets*" e a uma arquitetura ligada à estética do pitoresco, vistas nas estações citadas por Perdonnet (1856). Revela-se aí, o contexto de sua construção. O fato de ter sido idealizada e construída para servir como estação principal de Juiz de Fora, assumindo o papel de "porta de entrada da cidade", justifica o emprego de uma linguagem geralmente usada em estações de áreas centrais urbanas.

A ornamentação predominante, em linhas classicizantes, era em relevo de argamassa que ressaltava os vãos das aberturas, encimados por vergas em arco pleno, e marcavam verticalmente as partes constituintes das fachadas. Na platibanda, que envolve a cobertura, destacam-se os ornatos que evidenciam a entrada principal do edifício e, logo abaixo, a figura do relógio. Segundo Kuhl (2002), esta linguagem viria a ser um tipo consolidado, também entre as estações paulistas. Estações "laterais, de passagem, em alvenaria de tijolo recoberta por argamassa, empregando elementos da linguagem clássica, a maioria com um pavimento" (KUHHL, 2002, p. 65).

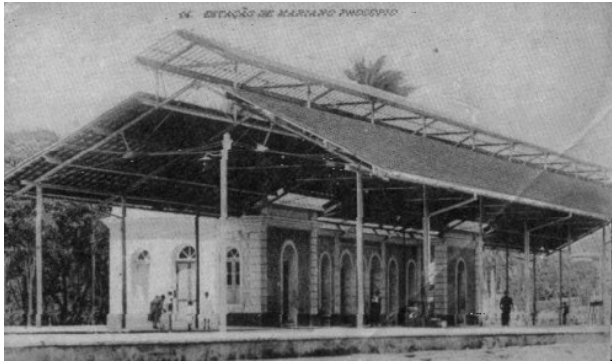


Figura 2.2.2.11: Estação de Mariano Procópio.
Fonte: GIESBRECHT (2005).



Figura 2.2.2.12: Estação Central - inauguração.
Fonte: SEGRETO (1906).

A construção da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, localizada na área central da cidade, precedida de tantos conflitos, foi também marcada por importantes problemas de funcionamento. Inaugurada em 1877, a primeira estação central de Juiz de Fora, demolida em meados do século XX, apresentava situações inconvenientes tanto na área de embarque e desembarque de passageiros, quanto na área de escoamento de cargas, que só poderiam ser desembarcadas mais à frente, no Largo do Riachuelo onde foi improvisado um barracão. A esta situação é atribuída a construção de uma nova estação, localizada no mesmo terreno, cuja construção teve início no ano de 1883 e foi inaugurada em 1906. O novo edifício da estação firmava-se como mais um “marco” do progresso na cidade de Juiz de Fora, como podemos perceber em trecho retirado de um periódico da época:

L'incontrammo profusamente adornata e che mol te famiglie già erano presenti. Nella circostanza il dott. Osorio de Almeida, direttore della *Central* pronunziava entusiastico discorso, congratulandosi col popolo di Juiz de Fora e consegnando il nuovo edificio al Municipio (...) Dr. Lauro Muller (**ministro da Indústria**) rilevando come era impossibile far la sintesi della bella festa odierna – Accenava al lavoro, al progresso dell'ingegneria nazionale (SEGRETO, 1906, p.1)³⁹.

No material disponível sobre a estação “antiga”, pudemos observar sua disposição unilateral em relação às vias, além da composição, que remonta àquela recomendada por Perdonnet (1856), com um pavilhão central em dois pavimentos, onde provavelmente localizava-se o vestíbulo e no piso superior o alojamento do chefe da estação, e simetricamente dispostas, duas alas laterais em que pudemos identificar a localização de um armazém de importação.

Através das fotografias do início do século XX, pode-se verificar que estas duas estações funcionaram conjuntamente, provavelmente alternando funções. Na “antiga” estação apresentava uma imagem clássica que se conciliava com um elemento mais pitoresco expresso pelas alas laterais cujos telhados em duas águas eram destituídos de platibanda e

³⁹ A encontramos profusamente adornada e que muitas famílias já estavam presentes. Naquela circunstância o dr. Osório de Almeida, diretor da *Central* pronunciava entusiástico discurso, congratulando-se com o povo de Juiz de Fora e entregando o novo edifício ao Município (...) Dr. Lauro Muller revelando como era impossível fazer a síntese da bela festa odierna – Acenava ao trabalho, ao progresso da engenharia nacional (SEGRETO, 1906, p.1, tradução nossa).

arrematados por lambrequins em madeira. Contudo, o pavilhão central apresentava platibanda, envolvendo a cobertura, ornamentada por ameias, numa referência a muralhas, castelos e fortalezas medievais. Enfim, adota uma “liberdade” na mescla de elementos arquitetônicos de estilos diversos típica do ecletismo.



Figura 2.2.2.12: “Antigo” edifício principal da Estação D.P.II.
Fonte: TRIBUNA DE MINAS (1997).



Figura 2.2.2.13: Os dois edifícios da estação.
Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).

A “nova” estação formava, juntamente com a estação da Estrada de Ferro Leopoldina (antiga Estrada de Ferro Juiz de Fora - Piau), uma estação de entroncamento de passagem e de contato. Como podemos observar na figura 2.2.2.14, as linhas das ferrovias se aproximam sem, contudo, se tocarem. Posteriormente, no ano de 1928, foi construída uma passagem de nível sobre as vias, facilitando a baldeação de passageiros entre as estações.

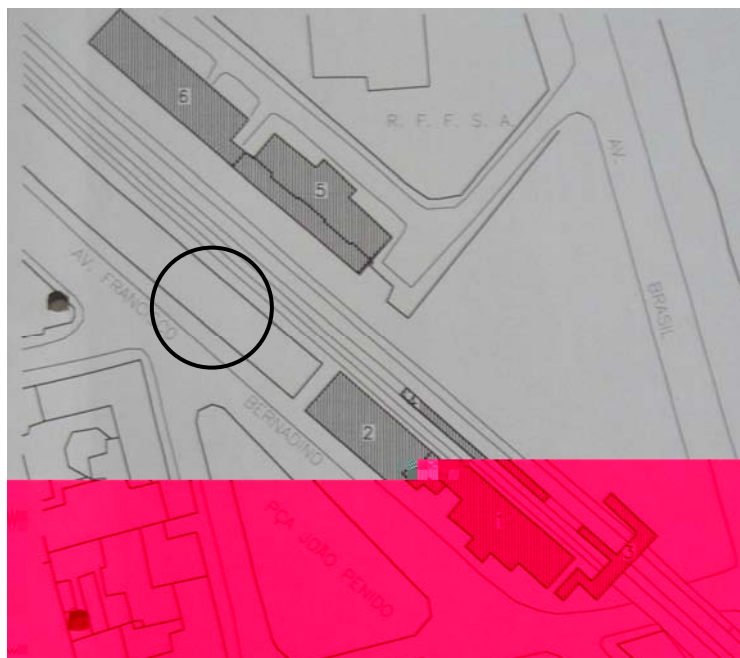


Figura 2.2.2.14: Largo da Estação: localização das estações.
Fonte: PROCESSO 5815 (1997).

Legenda: 1. Estação da E. F. Central do Brasil (nova). 2. Plataformas de embarque e desembarque. 3. Passagem de nível. 4. Plataforma entre as vias. 5. Estação da E. F. Leopoldina. 6. Armazém da estação da E. F. Leopoldina.
○ Localização da “antiga” estação da Estrada de Ferro D. Pedro II.



Figura 2.2.2.15: Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II (Central).
Fonte: Fonte: GIESBRECHT (2005).



Figura 2.2.2.16: Passagem de nível.
Fonte: Fonte: GIESBRECHT (2005).

Apresentava-se como uma estação intermediária de entroncamento, cujo edifício principal e armazém estavam dispostos unilateralmente em relação às vias. Em 1906, esta estação passou por uma significativa reforma em que foram acrescentadas as duas alas laterais à composição. Segundo desenho de parte de uma fotografia do Largo da Estação, ilustrada em Passaglia (1995), provavelmente datada do ano de 1893, pode-se perceber que o “novo” edifício principal da estação era composto apenas pelo bloco central, além de seu armazém. No desenho também está ilustrado o “antigo” edifício principal da estação tal como nas fotografias da época. Tudo indica que o “novo” edifício da estação, naquele momento, tinha seu funcionamento restrito aos serviços de passageiros, enquanto o “antigo” abrigava os serviços gerais da estação.



Figura 2.2.2.17: Largo da Estação – Desenho de fotografia de 1893.
Fonte: PASSAGLIA (1995).

Legenda: “Antigo” edifício principal da estação. “Novo” edifício principal da estação.

A partir da análise da distribuição interna do “novo” edifício principal da estação, pode-se perceber que, com a ampliação ocorrida em 1906, os setores de administração e de mercadorias expressas foram incorporados ao seu programa. Tudo indica que o funcionamento conjunto dos dois edifícios justificou a ausência de um segundo pavimento, que abrigasse o alojamento do chefe da estação, no caso do “novo” edifício principal.

Sua distribuição interna, embora não se expresse claramente na fachada, é marcada pela composição simétrica de seus espaços. O bloco central detém a área destinada, principalmente, aos movimentos de embarque e desembarque, encontrando-se um amplo vestíbulo, bilheteria, sala de espera para senhoras, além dos escritórios do chefe da estação e da administração. As alas laterais eram destinadas às áreas de serviços gerais da estação, como o escritório de contabilidade, o armazém de mercadorias expressas, um almoxarifado onde se tinha o acesso para a torre do relógio. Nota-se que, nestes espaços, não há uma comunicação direta com a área de circulação de passageiros, o que para Perdonnet (1856) era recomendável. No entanto, os espaços, em sua maioria, se comunicavam diretamente com as plataformas de embarque, detalhe da disposição das estações também muito desejável.

Um aspecto curioso neste programa, tal como observado também na estação de São João del-Rei, é a existência de uma “sala de espera para senhoras”, que provavelmente visava aplacar prevenções de ordem moral, em um momento no qual as senhoras – confinadas às suas residências no período colonial e em grande parte do século XIX – começavam a freqüentar o espaço público de forma efetiva.

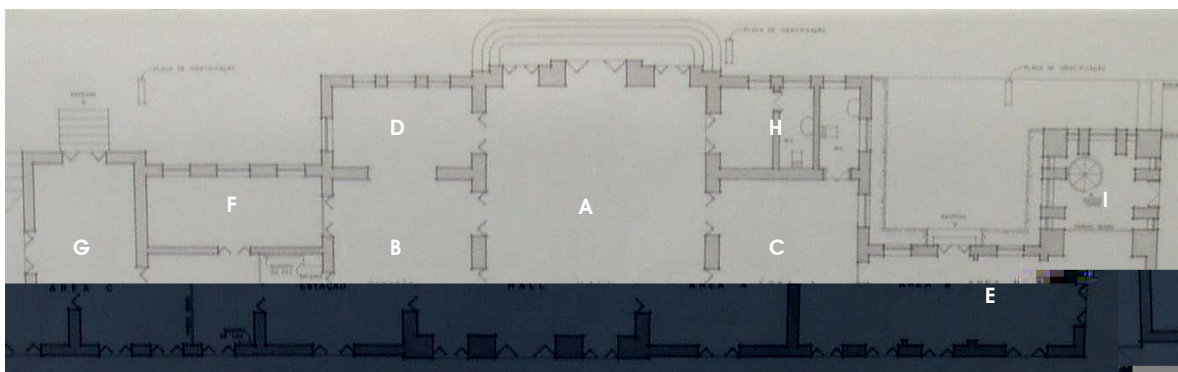


Figura 2.2.2.18: Planta baixa da estação da E. F. D. Pedro II.

Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

Legenda: **A.** Vestíbulo. **B.** Bilheteria. **C.** Sala de espera para senhoras. **D.** Escritório do Chefe da estação. **E.** Depósito/almoxarifado. **F.** Contabilidade. **G.** Armazém da estação. **H.** Administração. **I.** Torre do relógio.

As plataformas de embarque eram protegidas por uma marquise sustentada por estrutura metálica que se conectava à estrutura da cobertura em duas águas de um hangar situado na lateral da edificação. Este hangar, pelas suas dimensões, provavelmente era destinado ao desembarque de mercadorias.

A composição de suas fachadas muito se distinguia da solução empregada no “antigo” edifício principal da estação, onde houve a utilização sistemática de elementos do vocabulário clássico. Marcam a fachada principal dois elementos significativos da resposta eclética à arquitetura da Era Industrial: a cúpula e a torre do relógio. A cúpula construída sob o bloco central da estação, arrematada por zimbório e vazada por lunetas circulares vedadas por vidros

coloridos, introduz na edificação uma relação com a tradição arquitetônica, destacando o elemento da abóbada e suas tantas interpretações ao longo do passado arquitetônico. Já a torre do relógio apresentava-se como elemento imponente da paisagem urbana, simbolizando a primazia da estação no cenário urbano de uma sociedade que se industrializava.

A platibanda que contornava toda cobertura era marcada pela aplicação de pequenos frontões, artisticamente decorados, dispostos sobre as laterais, e, marcando a entrada principal da estação, um frontão em formas semicirculares destacava a inscrição da data da reforma de 1906. As aberturas do pavimento térreo, encimadas com vergas em arco pleno, estavam reproduzidas na torre do relógio, que ainda continha uma balaustrada que a envolvia, e um telhado de mansarda incrustado por lunetas.

Como pudemos identificar no Capítulo I, este tipo de composição estética se relacionava diretamente com as soluções empregadas dos principais edifícios públicos da cidade. Por se tratar de uma edificação reformada no início do século XX, esta estação apresenta uma constituição estética mais apurada do que foi visto nos casos das outras duas estações componentes da Estrada de Ferro D. Pedro II (posteriormente Central do Brasil) erguidas na cidade de Juiz de Fora. Outra estação que iria se destacar por sua relevância no contexto urbano seria a estação da Estrada de Ferro Leopoldina que veremos a seguir.

A ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA

Em 1881 foi constituída, em Juiz de Fora, a Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, financiada por fazendeiros e empreendedores da região, ligando esta cidade à Rio Novo onde se entroncava com a ferrovia União Mineira. Embora cobrisse uma rica zona cafeeira, esta ferrovia tornou-se inviável no final da década, pois teve sua extensão impedida pelo confronto com as áreas concedidas à Estrada de Ferro Leopoldina, que a absorveu em 1890 (BLASENHEIM, 1996).

Inicialmente, em 1884, foi erguida no Largo da Estação, no ponto de entroncamento com a Estrada de Ferro D. Pedro II, a primeira estação da Estrada de Ferro Juiz de Fora – Piau. Segundo Esteves e Lage (1915) esta estação constituía-se em uma construção retangular em madeira, provavelmente pré-fabrica como foram os casos de diversas estações ferroviárias erguidas em território brasileiro, com telhado em duas águas dentre as quais uma se estendia abrigando a plataforma de embarque. Era uma estação intermediária de entroncamento, disposta lateralmente em relação às vias. Este edifício foi demolido para a construção das novas instalações da estação da, então, Estrada de Ferro Leopoldina.

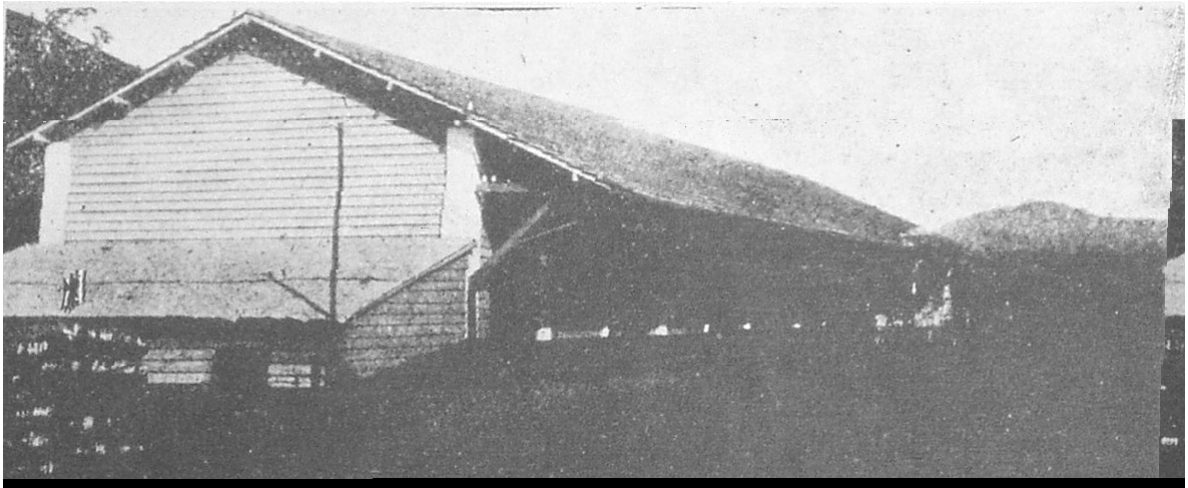


Figura 2.2.2.19: Edifício principal da Estrada de Ferro Juiz de Fora - Piauí.
Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).

O edifício que viria a substituir estas instalações foi empreendido pela Estrada de Ferro Leopoldina, em 1929, e apresentava a mesma disposição unilateral em relação às vias. Era uma construção que seguia o modelo verificado nas estações de São João del-Rei e na primeira edificação da Estrada de Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora, sintetizado no Tratado Elementar das estradas de Ferro de Perdonnet (1856). Compunha-se de um bloco central com dois pavimentos e duas alas térreas dispostas simetricamente nas laterais da composição.



Figura 2.2.2.20: Edifício principal da Estrada de Ferro Leopoldina em Juiz de Fora: Fachada principal.
Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

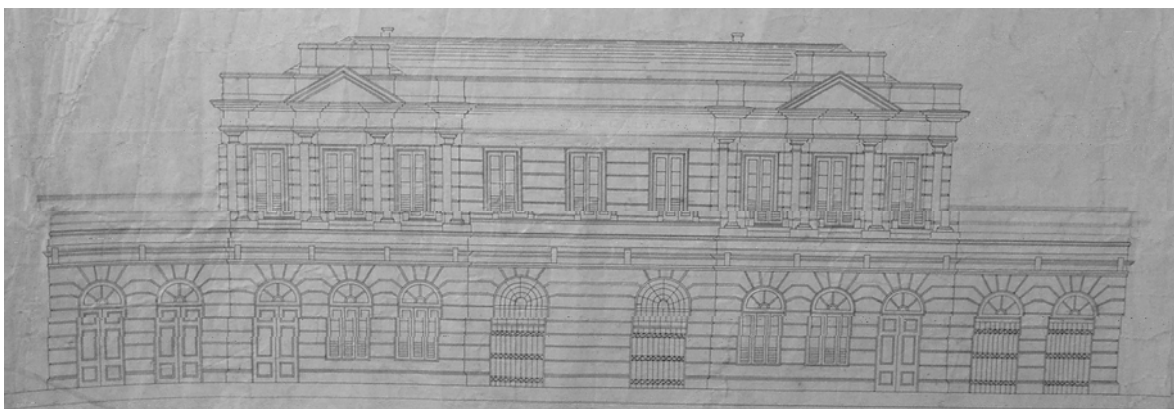


Figura 2.2.2.21: Edifício principal da E. de Ferro Leopoldina em Juiz de Fora: Fachada das plataformas.
Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

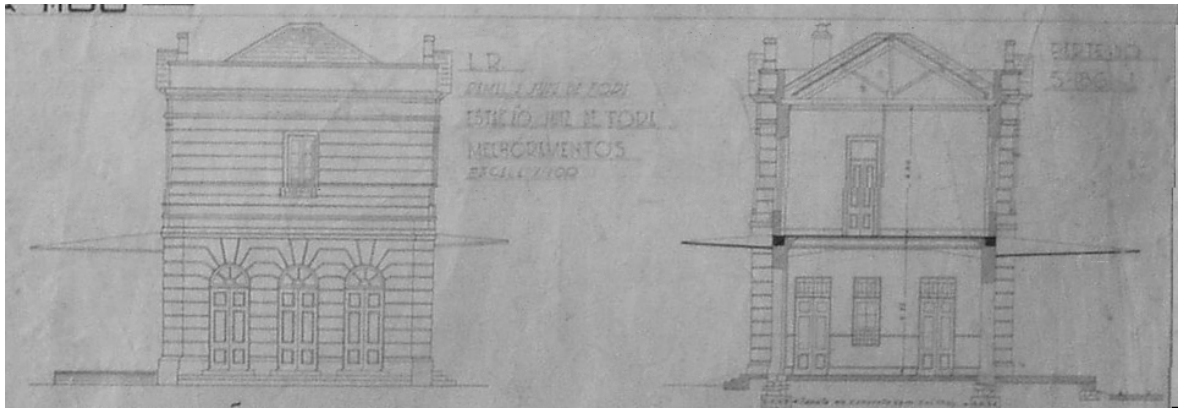


Figura 2.2.2.22: Edifício principal da E. de F. Leopoldina em Juiz de Fora: Fachada Lateral e Corte.
Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

Segundo os projetos originais, pudemos observar que esta estação internamente apresentava no bloco central, o vestíbulo, com ligação direta com as plataformas de embarque, entre a sala de telégrafo e agência da estação, e a sala de espera para senhoras, sanitários e instalações de cozinha que serviam um bar e restaurante localizado em uma das alas laterais do edifício. No pavimento superior localizavam-se os alojamentos para os funcionários da estação. É importante destacar que o acesso às escadas que levam aos alojamentos se dê perto da fachada principal do edifício permitindo, tal como observado por Perdonnet (1856), que o alojamento tivesse certa independência com relação ao funcionamento da estação. Na outra ala lateral da edificação encontrava-se o armazém da estação.

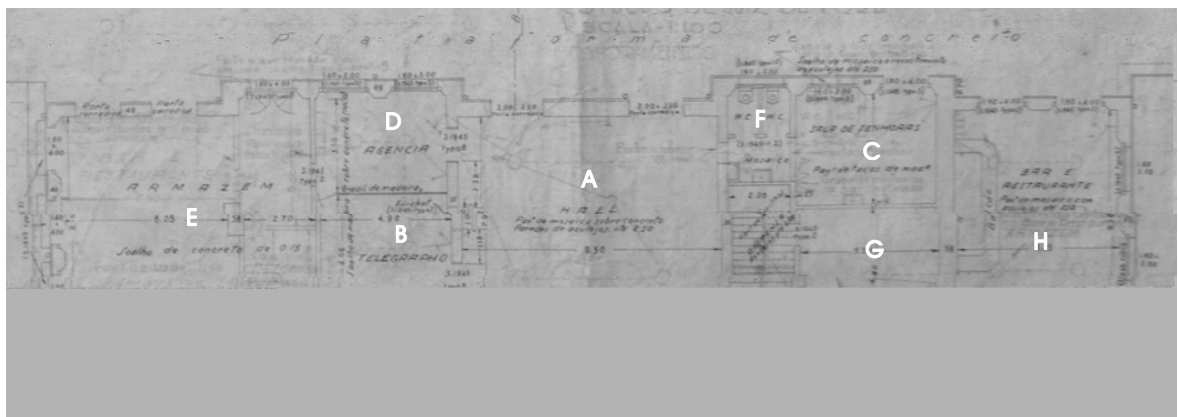


Figura 2.2.2.23: Edifício principal da E. de F. Leopoldina em Juiz de Fora: Planta baixa do pavimento térreo.
Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

Legenda: A. Vestíbulo. B. Telégrafo. C. Sala de espera para senhoras. D. Agência da estação. E. Armazém da estação. F. Sanitários. G. Cozinha. H. Bar e Restaurante.

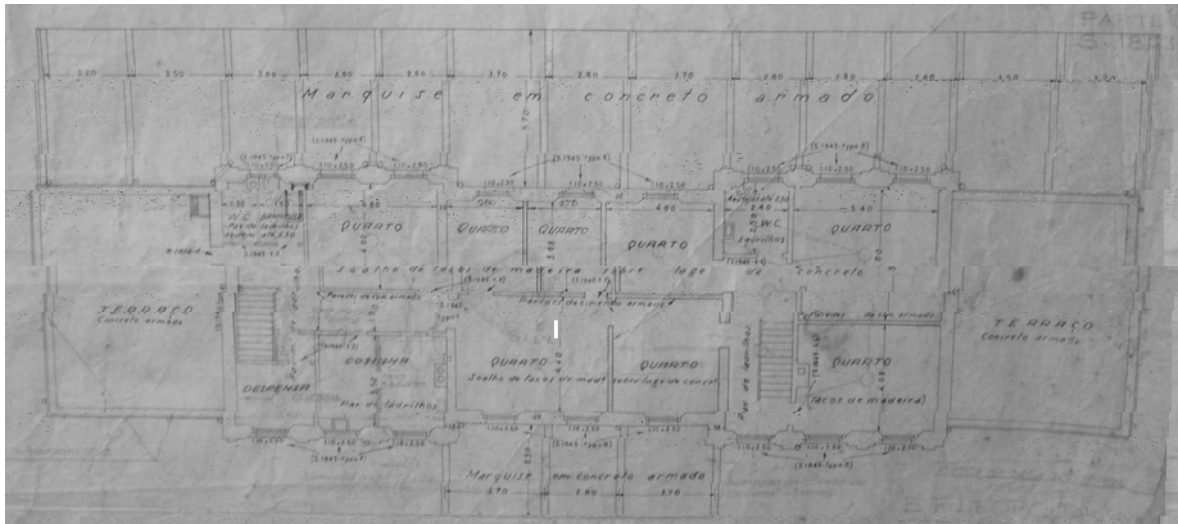


Figura 2.2.2.24: Edifício principal da E. de F. Leopoldina em JF: Planta baixa do segundo pavimento.
Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

Legenda: I. Alojamento

Outras edificações compõem o pátio ferroviário da estação da Estrada de Ferro Leopoldina em Juiz de Fora. Na documentação original de sua construção, pudemos identificar o projeto do armazém da estação, que se dispunha unilateralmente em relação às vias e apresentava solução estética semelhante à empregada no edifício principal. Também foi identificado o projeto referente à construção de uma edificação destinada ao sanitário masculino, enquanto o feminino encontrava-se no interior do edifício principal, junto à sala de espera de senhoras.

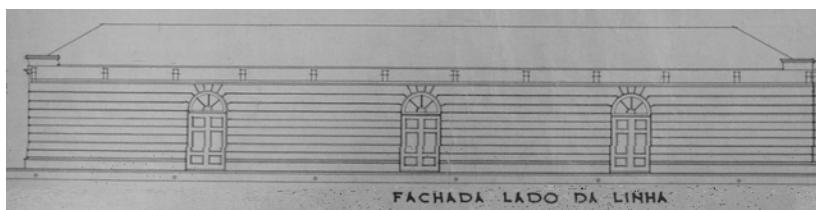


Figura 2.2.2.25: Edifício do armazém.

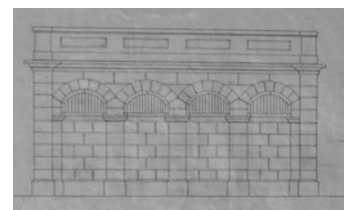


Figura 2.2.2.26: Edifício de sanitários masculino.

Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

Em termos formais, o edifício principal desta estação apresentava o emprego de uma linguagem arquitetônica em que predominava a livre utilização de elementos da arquitetura clássica, aproximando-se bastante das linguagens propostas pelas correntes neoclássica e neo-renascentista. Embora haja o emprego de materiais como o concreto armado nas marquises da cobertura das plataformas e da entrada principal da estação, nota-se a aplicação de elementos historicistas como a presença da estilização de rusticação em todo o perímetro do pavimento térreo, além de pequenas pilastras nas fachadas do segundo pavimento. Toda a cobertura é envolvida por uma platibanda, na qual se erguem dois pequenos frontões, formando uma composição que remonta à idéia da composição clássica do entablamento, além de colunas, contendo cornija, friso e arquitrave.

Entretanto, duas características diferenciam este edifício dos demais analisados: a ausência de um elemento usual da estação ferroviária: o relógio. Este, provavelmente encontrava-se instalado no interior da edificação. Contudo, sua ausência permite que a construção seja identificada como qualquer outro tipo de edifício público que guardasse tais proporções. Outra diferença significativa é o tratamento estético dispensado à fachada da edificação voltada para as plataformas de embarque. No caso do edifício em questão percebe-se que não há quase nenhuma diferença entre a composição estética de suas fachadas principais. Enquanto, nos casos das estações de São João del-Rei e da Estrada de Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora, as fachadas voltadas para a plataforma de embarque e desembarque têm tratamento visivelmente mais simplificado que o dispensado às fachadas que se voltam para as entradas principais.

Suas soluções estéticas, marcadas por forte classicismo, também são encontradas nos casos de outras estações desta mesma companhia ferroviária. Como vimos, a utilização de soluções estéticas comuns em estações de uma mesma companhia estava relacionada à construção de uma linguagem própria que fosse capaz de identificar seus empreendimentos. No caso da Estrada de Ferro Leopoldina, esta linguagem estava expressa em algumas de suas principais estações. Eram os casos das estações de Niterói e da estação Barão de Mauá, na cidade do Rio de Janeiro.



Figura 2.2.2.27: Estação de Niterói.
Fonte: GIESBRECHT (2005).



Figura 2.2.2.28: Estação Barão de Mauá, Rio de Janeiro.
Fonte: GIESBRECHT (2005).

Este estudo permitiu-nos constatar a relevância destas construções, no momento de suas instalações, nos cenários urbanos das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora revelando-nos importantes perspectivas acerca da arquitetura ferroviária nacional. Entretanto, a decadência do transporte ferroviário, a partir da década de 1950, e as recentes políticas de privatização do sistema ferroviário direcionaram o nosso olhar para questões relativas à preservação destes bens representantes do esforço de modernização brasileira que marcou o século XIX, o que será tratado mais adiante no capítulo V.

CAPÍTULO III. ARQUITETURA FABRIL

3.1. A FÁBRICA - AFIRMAÇÃO DE UM TIPO ARQUITETÔNICO SÍMBOLO DA “ERA MODERNA”

Entre 1820 e 1900, a destruição e a desordem, dentro das grandes cidades é semelhante àquela de um campo de batalha, proporcional à própria extensão de seu equipamento e ao poder das forças empregadas. Nas novas províncias da construção de cidades, deve-se agora ficar de olho nos banqueiros, industriais e inventores mecânicos. Foram eles responsáveis pela maior parte do que era bom e por quase tudo o que era mau. Na sua própria imagem, criaram um novo tipo de cidade: a que Dickens, em *Tempos Difíceis*, chamou Coketown. Em grau maior ou menor, todas as cidades do mundo ocidental foram marcadas com as características arquetípicas de Coketown. O industrialismo, a principal força criadora do século XIX, produziu o mais degradado ambiente urbano que o mundo jamais vira; na verdade, até mesmo os bairros das classes dominantes eram imundos e congestionados (MUMFORD, 1998, p. 484).

Entre as características arquetípicas de *Coketown*, Mumford (1998), sublinha a relevância da fábrica na organização das cidades marcadas pelo industrialismo. A fábrica, a estrada de ferro e o cortiço destacaram-se como os principais elementos do novo complexo urbano. Com suas altas chaminés e grandes dimensões, as fábricas modernas revelaram-se elementos de destaque na paisagem das cidades e de localidades rurais e, como frisa o autor, passaram a ser o núcleo do novo organismo urbano e “todos os demais detalhes da vida ficaram subordinados a ela” (MUMFORD, 1998, p. 496). Portanto, se a estação ferroviária foi considerada a “catedral dos tempos modernos⁴⁰”, a fábrica revela-se como símbolo da cidade industrial. As construções industriais, sobretudo, expressaram e concretizaram a nova lógica regida pelas aspirações burguesas, e foi neste cenário que estes puderam realizar o “sonho” da organização de uma sociedade baseada no trabalho.

Entretanto, a arquitetura para a indústria até meados do século XIX transformou-se lentamente e, inicialmente, foi baseada em adaptações de modelos e tipologias de outras edificações. Portanto, a concepção da fábrica como espaço de produção antecede à solução arquitetônica que definiria uma tipologia específica para este programa. Principalmente durante meados do século XIX e início do XX a arquitetura fabril confrontou-se com novas tecnologias, materiais e sistemas de organização ligados à produção acarretando a busca por novas concepções espaciais que traduzissem os novos paradigmas produtivos e arquitetônicos.

A afirmação da fábrica enquanto tipo arquitetônico deu-se à medida que os princípios do sistema fabril e os processos de produção tornaram-se mais explícitos e racionais, abandonando as bases tradicionais de produção e introduzindo novos sistemas e materiais construtivos. “A unicidade entre o programa, volumetria e tratamento plástico só será alcançada quando a construção de fim industrial também for objeto de preocupação do conhecimento tecnológico” (SAIA, 1988, p.19). Para tanto, o emprego do ferro na construção e da máquina a

⁴⁰ Expressão sugerida por Mignot (1983).

vapor como fonte geradora de força motriz, associados à nova organização do trabalho fabril, mostraram-se elementos fundamentais para a definição desta tipologia inédita.

Para De Decca (1991), a fábrica mecanizada, em seu cerne, configurou-se como a expressão suprema da sociedade do trabalho que se organizava, sendo o lugar, por excelência, que “confirmava a potencialidade criadora do trabalho” e “anunciava a dimensão ilimitada da produtividade humana através da maquinaria” (DE DECCA, 1991, p. 9). Sem restringir seu significado a um acontecimento tecnológico, o autor reitera a importância da fábrica enquanto agente organizador e disciplinador do trabalho através da sujeição completa da figura do próprio trabalhador. Para De Decca, a primeira vitória da sociedade burguesa foi:

Introjetar um relógio moral no coração de cada trabalhador (...) e a fábrica apareceu desde logo como uma realidade estarecedora onde esse tempo útil encontrou o seu ambiente natural, sem que qualquer modificação tecnológica tivesse sido necessária. [Sobretudo] Foi através da porta da fábrica que o homem pobre, a partir do século XVIII, foi introduzido ao mundo burguês (DE DECCA, 1991, p. 10).

Portanto, trata-se de uma tipologia que resumiu a substituição do controle da produção da órbita do produtor para a do capitalista. Significou a mudança do trabalho manual, seguida da perda da autonomia do artesão sobre a produção, pelo trabalho mecanizado baseado na divisão técnica do trabalho, o que inclui a imposição de disciplina nos esquemas de trabalho, associado à introdução de inovações tecnológicas. Segundo Saia (1988), o aprimoramento deste processo resultaria no industrialismo moderno que “assume sua configuração própria e específica com o sistema fabril” (SAIA, 1988, p.15). Este, por sua vez, pode ser representado em três elementos básicos, que poderão a todo o momento, ser identificados nas entrelinhas da arquitetura industrial do período estudado: o controle da produção pelo capital, a divisão técnica do trabalho e a utilização de maquinaria-força motriz e ferramenta no processo de trabalho, visando o lucro e a alta produtividade.

A resposta a estas transformações nos esquemas produtivos foi o estabelecimento de um espaço próprio e característico que atendesse especificamente às demandas da produção industrial. Inicialmente, a adaptação de construções tradicionais à produção mecanizada, onde o programa industrial não está evidenciado na tipologia da edificação, correspondeu às necessidades da produção fabril. Entretanto, com o aprimoramento dos esquemas de produção e da maquinaria empregada exigiu-se também o desenvolvimento de espaços especificamente pensados de acordo com o programa fabril. Portanto, a construção para a indústria passa a ser elemento condicionante dentro do esquema produtivo expressando a lógica do ambiente do trabalho e da produção.

A arquitetura para indústria, portanto, estará balizada, num primeiro momento, pelos fatores impostos pelo funcionamento da maquinaria ou processo específico de produção, como também estará condicionada por diretrizes envolvendo a fiscalização dos esquemas de trabalho (SAIA, 1988). Na instalação das primeiras fábricas “modernas” verifica-se o predomínio das condicionantes técnicas e de funcionamento em sua concepção espacial. Entretanto, o rápido desenvolvimento tecnológico da maquinaria somado aos crescentes problemas de ordem social relativos aos esquemas abusivos de exploração da força de trabalho sucedidos pelos movimentos operários, que reivindicavam melhores condições de vida e de trabalho, evidenciava a insuficiência do tratamento estritamente funcionalista predominante nos edifícios fabris. Segundo Saia (1988) até este período, “a fábrica moderna significava a presença simultânea de máquinas ágeis e trabalhadores ‘submissos’” (SAIA, 1988, p. 25).

Como resposta a estes problemas de ordem técnica-econômica e social, as soluções arquitetônicas fabris, adotadas a partir do início do século XIX, passaram a ser influenciadas pelas teorias utilitaristas inglesas e, mais tarde, pelas orientações racionalistas do espaço de produção. A concepção de espaço de produção que, até então priorizava o funcionamento das máquinas, foi sendo paulatinamente substituída por soluções que associavam funções inéditas às áreas típicas de produção. É o caso do agenciamento das fábricas a conjuntos habitacionais, escolas, serviços médicos, assistenciais, recreativos e religiosos. Embora esta solução, a primeira vista, significasse um benefício para os trabalhadores, em outras instâncias significava o controle quase total sobre o trabalho e a vida do operariado.

Um exemplo significativo é o caso de *New Lanark*, fábrica na Escócia que pertenceu ao industrial Robert Owen em finais do século XVIII. Segundo Pevsner (1980), este empreendimento fabril destacou-se mais do ponto de vista ideológico do que prático. O tratamento diferenciado dispensado aos seus trabalhadores, naquele momento, expressava uma nova proposta de gestão do trabalho fabril. Seu principal argumento de Owen, exposto em seu livro *A New View of Society* (1813-1814), era de que,

[...] todos los buenos y prósperos fabricantes gustan de que las máquinas se mantengan reparadas, limpias y todo en orden; pero lo que hacen por sus “inanimadas máquinas” no lo hacen por las “máquinas vivas” (...) ?Pero que es lo que necesita para mejorar el “delicado y complejo mecanismo vivo” del trabajador?⁴¹ (PEVSNER, 1980, p. 335)

⁴¹ [...] todos os bons e prósperos fabricantes gostam de que as máquinas se mantenham reparadas, limpas e todas em ordem, mas o fazem por suas “inanimadas máquinas” não o fazem pelas “máquinas vivas” (...) Mas, o que é necessário para melhorar o “delicado e complexo mecanismo vivo” do trabalhador? (Tradução nossa)

Owen formulou um estabelecimento considerado na época como ideal; além de reduzir as horas de trabalho, forneceu educação para as crianças, um alojamento comum e outras medidas que estreitaram os laços entre patrões e empregados. O projeto para New Lanark ainda incluía a instalação de uma igreja, escola, cantina, habitações para operários, uma taberna e uma enfermaria.

O exemplo de New Lanark exerceu grande influência entre os industriais da época, pois, acima de tudo, permitia a ampliação do controle sobre o trabalhador. Como afirma Saia (1988), a “vigilância que antes era exercida nos limites dos espaços de produção é extrapolada para o exterior das fábricas e passa a regular, também, o trabalhador nas suas horas de folga” (SAIA, 1988, p. 27).



Figura 3.1.1: A fábrica New Lanark.
Fonte: PEVSNER (1980).

Em termos do espaço da fábrica propriamente dita, a orientação da racionalização dos espaços de produção, que tenderia para a futura padronização de suas áreas, possui relevância entre as transformações da arquitetura fabril ao longo do século XIX. Trata-se de novas organizações espaciais baseadas em esquemas de amplos ambientes de trabalho, sem a interferência de sistemas estruturais ou de transmissão de força motriz, cujas fachadas acusavam esta padronização através do tratamento homogêneo a elas aplicado (SAIA, 1988). A introdução da máquina a vapor e do ferro como elemento estrutural nos esquemas industriais foi de grande importância para a viabilização de sistemas padronizados de organização fabril. Até então, era bastante difundida a tipologia de edificações fabris construídas em vários pavimentos, de forma mais compacta, diante das limitações impostas pela transmissão da energia das rodas d'água e dos moinhos de vento, e das poucas possibilidades oferecidas pelos sistemas estruturais em madeira, onde eram frequentes os problemas de incêndio. Portanto, os avanços nos estudos das estruturas em ferro se mostraram relevantes para o desenvolvimento das construções fabris.

Algumas experiências foram de extrema importância para o desenvolvimento da padronização das construções fabris. Willian Strutt, em finais do século XVIII, já utiliza pilares de ferro para a sustentação dos pisos de um edifício fabril, embora os arcos de sustentação ainda utilizassem tijolos. Charles Bage vai além ao empregar, na Fábrica de Farinha Marshall, Benyon & Bage (1797) pilares e vigas de ferro à prova de incêndio (FRIGÉRIO, 1994; PEVSNER, 1980). Essa solução foi aperfeiçoada na Fiação Leeds (1803) onde Charles Bage “garantiu junto com os ajustes do processo produtivo têxtil, o tratamento padronizado dos espaços de trabalho” (SAIA, 1988, p.29).



Figura 3.1.2: Fábrica Marshall, Benyon & Bage.
Fonte: PEVSNER (1980).

Entretanto, como afirma Saia (1988), esta solução encontrará sua tradução mais comum atrelada posteriormente à industrialização norte-americana. Para a autora, as explicações para este fato podem ser baseadas em seus condicionantes históricos que indicaram bases diversas daquelas que permitiram a industrialização inglesa, e,

Mesmo sem a oferta de mão de obra especializada e infraestrutura que a Inglaterra possuía para a montagem de estruturas industriais, os Estados Unidos lançaram-se, através de soluções adaptadas, à corrida de uma rápida mecanização de sua indústria. Essa busca representou a revisão dos espaços de produção segundo uma linha mais simplificada e pragmática no referente aos esquemas construtivos e organização espacial (SAIA, 1988, p. 29).

Desta busca resultou o modelo de pavilhões (sheds), de um ou dois pavimentos com iluminação zenital que, segundo Saia (1988), permitiu a flexibilidade que os avanços tecnológicos exigiam ao mesmo tempo em que articulava “um equacionamento mais racional entre o processo de produção e a organização do trabalho” (SAIA, 1988, p.29). O desenvolvimento deste modelo possibilitará, nas primeiras décadas do século XX, a aplicação do conceito de linha de produção que revolucionou a produção industrial.

Como resultado da busca por um crescente aumento de produtividade, difundiu-se o planejamento científico da produção, através do “*Taylorismo*”, sistema que operou mudanças profundas na divisão do trabalho, nas ferramentas, na definição dos intervalos nas jornadas de trabalho e, conseqüentemente, na organização dos espaços de produção. A partir da

sincronização e subdivisão das tarefas, e do melhoramento dos instrumentos e espaços de trabalho, o “*Taylorismo*” intensificou os ritmos de trabalho gerando grande aumento de produtividade. Este sistema exigiu, portanto, a transformação dos espaços fabris influenciando principalmente a mudança na organização do edifício.

Cabe ressaltar, no entanto, que o momento de plena afirmação deste modelo se deu juntamente com o emprego da energia elétrica que ampliou a flexibilidade de suas soluções. No entanto, segundo Saia (1988), apesar do emprego da eletricidade ter sido largamente difundido no período após a Segunda Guerra Mundial, a imagem da fábrica moderna ainda está associada à grande chaminé, símbolo da indústria dos “tempos modernos”. Daumas (1980) destaca a imponência das chaminés que, juntamente aos pavilhões com telhados em “sheds”, revelam-se como os “emblemas da industrialização⁴²”. Para o autor, além de configurarem signos distintivos das edificações industriais, a multiplicação destes dois elementos foi o principal agente transformador e que caracterizou a paisagem industrial. O valor simbólico que estes elementos assumem, principalmente durante os últimos anos do século XIX, no caso europeu, é descrito por Daumas (1980),

Vers la fin du siècle dernier, la cheminée d’usine a pris valeur de symbole. Élançée au-dessus des bâtiments comme un trait menaçant, elle a été de plus en plus perçue comme une provocation. Nous seulement elle était une source de pollution de l’atmosphère, d’autant plus active que sa hauteur était plus grande, mais en outre, elle parut être l’illustration prétentieuse d’une affirmation constante, celle d’un pouvoir dominateur à la fois de la matière et de l’homme. Sa forme conique lui donne l’allure d’une fière colonne, son couronnement quelquefois ostentatoire semble avoir été donné davantage par bravade que par utilité. Le défi insolent qu’on lui attribue n’est pourtant qu’une interprétation un peu romantique d’une banale fonction matérielle⁴³ (DAUMAS, 1980, p. 58).

Com relação ao tratamento estético das construções industriais verifica-se que ao longo de sua trajetória a construção para a indústria perseguiu orientações onde as questões de ordem estéticas estavam subordinadas às de ordem técnica. Mesmo no período de construção das primeiras fábricas modernas tal orientação pode ser percebida. Pevsner (1980) observa que Blondel, em seu *Cours d’architecture* (1771), se refere às construções fabris como devendo ser simples e sólidas. Portanto, como afirma Saia (1988) qualquer luxo era considerado desperdício. Entretanto, no tocante a esta temática, pode-se falar numa distinção entre o momento de estruturação da indústria moderna e o estágio mais avançado de padronização. Para a autora,

⁴² Termo utilizado por Daumas (1980).

⁴³ No fim do último século, a chaminé da fábrica é tomada de um valor simbólico. Esbelto sobre os edifícios como uma característica ameaçadora, ela foi discernindo cada vez mais como uma provocação. A nós somente ela condicionava uma fonte de poluição atmosférica, especialmente mais ativa quando sua altura era muito grande, porém além disso, parecia ser a ilustração pretensiosa de uma afirmação constante, aquela de um poder dominante ao mesmo tempo da matéria e do homem. Sua forma cônica lhe dá o porte de uma altiva coluna, seu coroaamento algumas vezes ostentoso parece mais determinado pelo desafio que pela utilidade. O desafio insolente que lhe atribue não é portanto mais que uma interpretação um pouco romântica de uma banal função material (Tradução nossa).

Com a despersonalização do capital, através das sociedades anônimas, essa preocupação formal, bem como, outras de ordem empresarial mais individualizadas e familiares, desaparecem. Não há mais o nome do patrão e seu gosto estampado nas fachadas. O que passa a dominar é a grandiosidade das dimensões dos edifícios e o anonimato das máquinas. O pragmatismo vem desvelado nas fachadas de alvenaria de tijolo aparente, na caixilharia de ferro fundido padronizada e, estruturando todo o conjunto espacial, sempre ganhando um destaque, a imensa chaminé (SAIA, 1988, p. 31).

A estética fabril, do século XIX, foi traduzida em várias tipologias industriais. Apesar da consagração do historicismo como maior influência daquele século, até o final dele pode-se dizer que havia uma tendência de ressaltar o aspecto utilitário do edifício fabril, como o caso das fábricas construídas na Inglaterra e nos Estados Unidos. Alguns casos apresentavam tipologias destituídas de qualquer ornamentação.

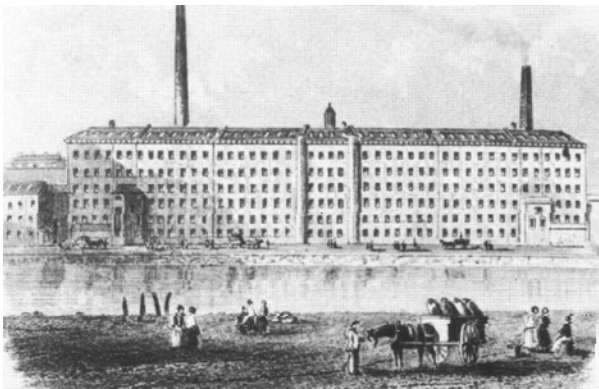


Figura 3.1.3: Fábrica Fishwich, 1830.
Fonte: PEVSNER (1980).

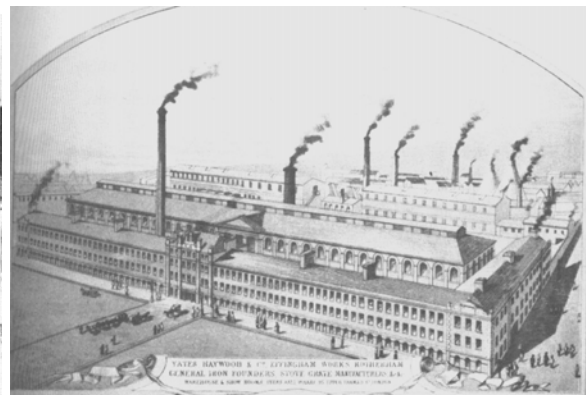


Figura 3.1.4: Fábrica Effingham – 1860.
Fonte: PEVSNER (1980).

No entanto, algumas exceções se destacam como o caso das fábricas de Templeton Carpet Factory - 1889, em Glasgow, e a fábrica de licores Bénédictine - 1893-1900, em Fécamp, que como observa Pevsner (1980, p.344), exibiam estilo “tan apretado y rebuscado que sin duda se le ortogaría una fecha anterior a finales del siglo XIX⁴⁴”.

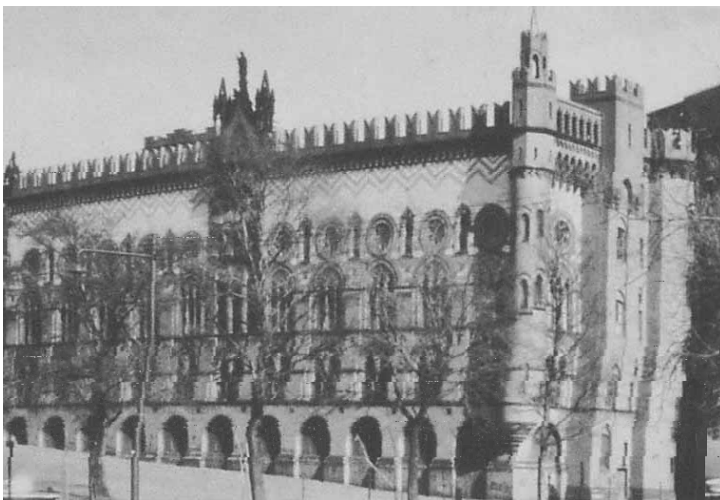


Figura 3.1.5: Templeton Carpet Factory.

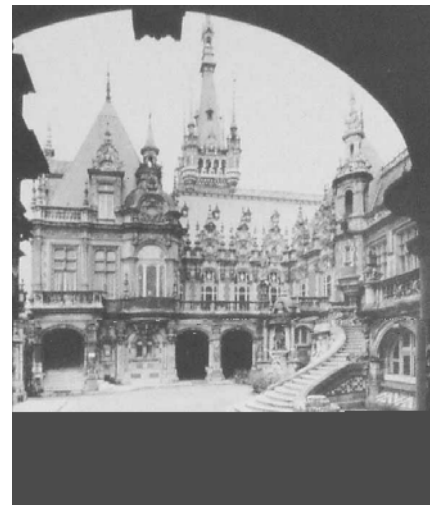


Figura 3.1.6: Fábrica Bénédictine.

⁴⁴ Tão apertado e rebuscado que sem dúvida lhes outorgaria uma data anterior aos finais do século XIX (Tradução nossa).

Fonte: PEVSNER (1980).

Jules Saulnier (1874), ao descrever o processo de construção da exemplar fábrica de chocolates Menier - 1871-1872, aponta a tendência de ressaltar o aspecto utilitário neste tipo de construção,

A novidade da idéia agradou ao Sr. Ménier, e ele aceitou meu projeto. Esse edifício era o mais importante da sua usina como posição, dimensão e destinação; ele não recuou diante da despesa e decidiu decorá-lo com um luxo **raramente**⁴⁵ usado em construções industriais (SAULNIER, 1874, p.117).

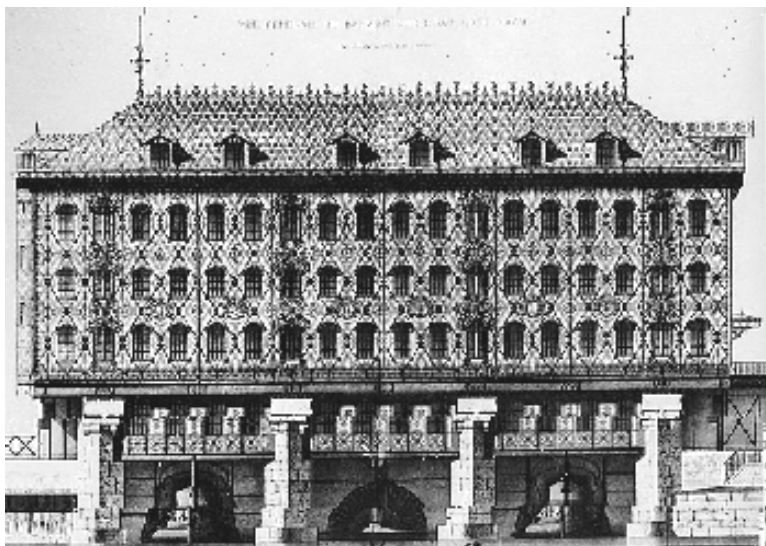


Figura 3.1.7: Fábrica de Chocolates Menier.

Fonte: PEVSNER (1980).

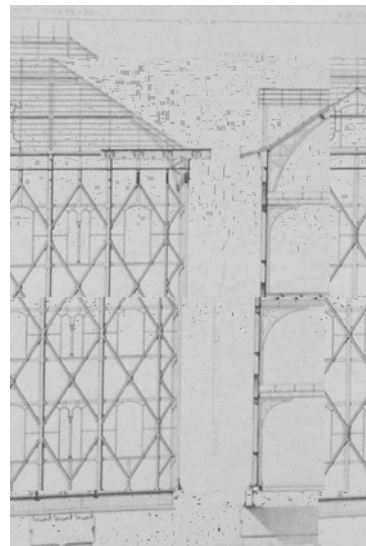


Figura 3.1.8: Detalhe da estrutura.

Fonte: PEVSNER (1980).

No caso da Inglaterra, pode-se destacar a produção de uma linguagem fabril característica onde, em geral, as construções eram constituídas de vários pavimentos, com volumes sóbrios e fachadas simétricas, dotadas de muitas e sucessivas aberturas. Eram-lhes empregados sistemas construtivos de alvenaria aparente de tijolos e/ou alvenaria de pedra. Muitas vezes, como observa Saia (1988), no caso de edifícios fabris têxteis, eram dados tratamentos diferenciados às fachadas de determinadas partes da edificação, como veremos adiante. Esta linguagem influenciaria profundamente a produção do espaço fabril tanto na Europa e quanto em outros continentes.

A modernização dos equipamentos e técnicas de produção exigiu adequações espaciais nos edifícios fabris, determinando, assim, a forma, o *layout* e a configuração de suas fachadas. De acordo com as atividades fabris exercidas, características peculiares foram impressas nessas edificações. Nas fábricas têxteis a solução construtiva procurava, sobretudo, evitar incêndios e adequar-se frente às mudanças produtivas. O desenvolvimento de novas tecnologias impulsionadas pelo processo de industrialização influenciou também outros tipos de edificações como os grandes galpões das exposições e as estações de trem, devendo-se às inovações da

⁴⁵ Grifo da autora.

indústria⁴⁶, também, a introdução de elevadores, iluminação a gás e posteriormente à elétrica. Saia (1988) frisa que:

As pioneiras soluções de edificações fabris têxteis, com o uso de perfis metálicos nas estruturas de piso e cobertura, garantem a adoção dessas soluções para outras edificações próprias dos séculos XIX e XX. O despojamento das fachadas em alvenaria de tijolo aparente será estendido para os conjuntos habitacionais, e mais tarde para as estações ferroviárias que se sucedem àquelas primeiras construídas na Inglaterra de 1835. Nessas, o sistema estrutural adotando perfis metálicos para piso e cobertura já testado nas fiações, resolverá as coberturas das grandes áreas, que inicialmente eram resolvidas com soluções em madeira. Quando em meados do século XIX, as grandes exposições exigiram espaços mais amplos para divulgar os efeitos da indústria moderna, as primitivas soluções de Bage e Strutt, já estavam versadas em requintados desenhos e arrojadas estruturas metálicas (SAIA, 1988. p.107.

Saia (1988) afirma que as indústrias têxteis se destacam por sua influência na definição arquitetônica específica das fábricas no final do século XIX e início do XX servindo de modelo para outros setores da produção mecanizada. O tipo de energia utilizado, o esquema de produção e as maquinarias foram fatores fundamentais na determinação da estética fabril deste período. Contudo, a introdução de novos materiais e técnicas de construção, tais como o concreto armado e a utilização de sistemas estruturais em ferro na sustentação e travamento de fachadas, além da ampliação da utilização do vidro, juntamente com a busca por novas linguagens, tendências que dominaram o panorama arquitetônico do final do século XIX e início do XX, apontam para importantes transformações na estética fabril.

O edifício fabril, assim como os pavilhões para exposições e as estações ferroviárias, são os primeiros a assimilar as novas tecnologias e materiais e, conseqüentemente, por seu descomprometimento com a arquitetura tradicional, assimilam também as novas formas e concepções arquitetônicas. Juntamente com o questionamento sobre as condições dos trabalhadores das fábricas e como conseqüência da intensa crise dos valores plásticos tradicionais, pela busca de uma unidade de estilo e pelas tentativas de se definir uma linguagem própria à época, a estética fabril se modifica lançando os germes do novo paradigma arquitetônico que permeará o século XX.

Esta mudança de paradigma recebeu de um lado contribuição de Willian Morris no movimento *Arts and Crafts*, que, preocupado com a condição operária presou a recuperação do saber do ofício, o artesanato e a introdução de idéias de conforto e qualidade/estética à moderna produção. Entretanto, foi em ambiente alemão que estes princípios tomaram forma. A monotonia causada pela repetição de janelas e chaminés das fábricas de então foi quebrada pela introdução dos grandes panos de vidro como os casos das fábricas de Turbinas AEG (1909), de Peter Behrens, e da fábrica de formas de sapatos Fagus (1911) de Walter Gropius ou mesmo pelas formas inusitadas das fábricas de produtos químicos em Luban (1911), de Poelzig,

⁴⁶ Principalmente à indústria têxtil.

e da fábrica de carrocerias (1914) de Mendelsohn. Entretanto, a vertente funcionalista, representada pelas duas primeiras fábricas, apresenta importantes avanços tanto nas proposições de continuidades espaciais e condições de salubridade nos locais de produção, quanto nos apelos racionais e da standardização, que melhor atendia à lógica industrial.



Figura 3.1.9: Fábrica de Turbinas AEG.
Fonte: GÖSSEL; LEUTÄUSER (1996).



Figura 3.1.10: Fábrica Fagus.
Fonte: GÖSSEL; LEUTÄUSER (1996).



Figura 3.1.11: Fábrica de Produtos Químicos em Luban.
Fonte: GÖSSEL; LEUTÄUSER (1996).

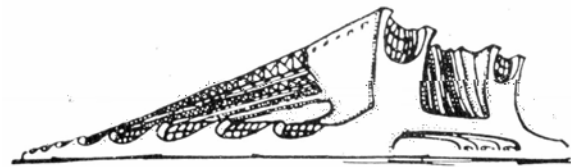


Figura 3.1.12: Fábrica de Carrocerias.
Fonte: BANHAM (1979).

No entanto, estas pioneiras soluções estéticas, durante o período desta pesquisa, ainda encontravam-se como experiências pontuais sendo pouco difundidas no cenário industrial brasileiro. Por aqui, neste momento, ainda predominava a estética fabril corrente no século XIX apenas incorporando, eventualmente, alguns elementos destas novas concepções. Portanto, prevalecia, durante o final do século XIX e início do XX, no Brasil, e mais especificamente nas cidades que passavam pelo processo de industrialização, os mesmos sintomas identificados nas cidades que se industrializaram em cenário internacional.

3.2. A ARQUITETURA INDUSTRIAL – CONDICIONANTES, MODELOS E TRANSPOSIÇÕES

A relevância do setor têxtil do algodão para a história da indústria também está refletida no desenvolvimento da arquitetura fabril. Incluem-se aqui os avanços tecnológicos e de sistemas produtivos ocorridos pioneiramente neste setor, bem como as inovações construtivas e de organização espacial que serviram de modelo tanto para outros setores da indústria, quanto para outros gêneros arquitetônicos correlatos à era industrial ou mesmo à revisão de outras tipologias arquitetônicas tradicionais. Saia (1988) reitera a importância da indústria têxtil afirmando ser ela responsável em grande parte pela definição de uma arquitetura específica das fábricas. Para a autora,

A rápida adequação desse setor industrial ao sistema mecanizado e organização do trabalho segundo uma divisão técnica ajustadas às diversas fases de transformação da matéria bruta à etapa final de acabamento dos produtos têxteis, impôs a criação de edificações cada vez mais sofisticadas e pensadas especificamente para o esquema fabril (SAIA, 1988, p. 45).

Portanto, compreender a evolução da arquitetura empreendida nas fábricas têxteis de algodão, como propõe a autora, nos revela os diversos modelos arquitetônicos fabris que “em certa medida, serão reproduzidos em muitos outros setores da produção industrial mecanizada” (SAIA, 1988, p. 45).

Para isso, segundo Saia (1988), podemos identificar três momentos significativos que caracterizam modelos diferenciados de estruturas industriais. “*O Programa Industrial Camuflado*”, num primeiro momento, corresponde à instalação das primeiras fábricas na Inglaterra que se caracterizavam pelo programa industrial restrito e pela utilização de modelos de edificações tradicionais para o fim industrial. Num segundo momento, a autora define como “*Origens da Padronização*”, onde se verifica a permanência das mesmas características programáticas, entretanto, pode-se perceber a introdução de inovações como soluções de sistemas construtivos específicos para fixação com base no uso de perfis metálicos e pilares de ferro fundido à prova de fogo, a exemplo das experiências de Strutt e Bage. Tais modificações resultariam no esquema padronizado de edificação industrial denotando maior flexibilidade e capacidade de expansão às áreas de produção, além de aparecer como elemento de referência tipológica em várias edificações típicas da era moderna, entre elas as grandes estações ferroviárias. Num momento posterior, a autora identifica e define a “*Diferenciação Programática*”, cuja principal característica é a ocorrência de uma significativa alteração

interna rendendo modificações espaciais em função de avanços tecnológicos e no sistema de produção, tornando mais complexos os espaços interiores e exteriores dos conjuntos fabris.

Entre outras modificações, destaca-se a associação em um mesmo edifício fabril das atividades de fiação e tecelagem e o desenvolvimento tecnológico da maquinaria referente às atividades de fiação. Até meados do século XIX, principalmente na Inglaterra, destacava-se o sistema corporativista de tecelões, predominando, portanto, a organização do edifício da fábrica comportando fundamentalmente as atividades de fiação. Foi em cenário norte-americano que as duas atividades são incluídas em um mesmo espaço produtivo, o que, no entanto, significou pequenas alterações no quadro geral de disposição espacial das construções fabris alterando de maneira pouco expressiva o edifício industrial em si, sendo considerado "mais um acréscimo de novas seções do que propriamente grandes reformulações nos esquemas de distribuição de áreas" (SAIA, 1988, p. 49). A autora identifica como razão para este fato a própria natureza independente das seções da atividade têxtil. Para Saia (1988),

Essa parcimônia de ingerências nos modelos anteriores deve-se, principalmente, a parcialização das operações que caracterizam as atividades têxteis. Mesmo sendo articuladas entre si dentro do processo geral de produção, cada etapa de transformação independe da anterior ou da seguinte, gerando isoladamente um produto. Isso significa, no tocante a organização espacial, a quase justaposição de seções, mantendo-se cada uma delas sua autonomia e especificidade (SAIA, 1988, p. 49).

Entretanto, uma alteração de maior relevância foi o desenvolvimento tecnológico da maquinaria de fiação, que operou mudanças mais substanciais nas áreas da fábrica. A introdução de máquinas automáticas de produção de fios de diversas espessuras resultou em novas articulações espaciais e ampliação das áreas de trabalho. Portanto, fez-se necessário um tratamento mais apurado em termos de iluminação das áreas da fábrica, principalmente nas áreas centrais dos pavimentos, que passaram a ser ocupadas por maior número de máquinas. Soma-se, também, a mecanização dos setores de acabamento, atividade que anteriormente era realizada externamente aos espaços de produção. Verifica-se ainda a incorporação de outras atividades, como a estamperia e a tinturaria, ao edifício fabril resultando em transformações e ampliações do espaço de produção (SAIA, 1988).

No entanto, a autora identifica como uma alteração programática mais significativa as iniciativas decorrentes das orientações utilitaristas que, como vimos, caracterizam-se pelo agenciamento de atividades inéditas à fábrica tornando mais complexos os espaços exteriores dos conjuntos fabris. Podemos, portanto, sintetizar modelos clássicos de fiações e tecelagens da Europa (principalmente na Inglaterra) e Estados Unidos como experiências esclarecedoras para uma análise da arquitetura industrial empreendida no Brasil. Saia (1988) propõe um "quadro

comparativo” que situa cronologicamente os modelos europeus/norte-americanos e sua transposição para o cenário nacional, mais especificamente no estado de São Paulo.

QUADRO COMPARATIVO		
MODELO ARQUITETÔNICO	CENTROS PIONEIROS DA MODERNA INDÚSTRIA TÊXTIL	INDÚSTRIA TÊXTIL PAULISTA
OFICINAS MANUFATUREIRAS	SÉC. XVI A 1769	1813 A 1869: OFICINAS NA CAPITAL
EDIFÍCIO FABRIL COM USO INDUSTRIAL CAMUFLADO	1769 A 1792	1869 A 1881: FÁBRICAS PIONEIRAS
EDIFÍCIO FABRIL COM TIPOLOGIA ESPECÍFICA	1792 A 1903	181 A 1920: FASE DE EXPANSÃO
EDIFÍCIO FABRIL COM PADRONIZAÇÃO PARCIAL	1803 A 1920	1920 A 1930: PERÍODO DE AFIRMAÇÃO
PADRONIZAÇÃO TOTAL	APÓS 1920	APÓS 1930: LARGO DESENVOLVIMENTO

Figura 3.2.1: Quadro comparativo entre os modelos fabris têxteis de centros pioneiros e da indústria paulista.

Fonte: SAIA (1988).

Estes modelos foram inicialmente difundidos nacionalmente, através da importação do maquinário necessário para a instalação das primeiras fábricas no país. Entretanto, as dificuldades encontradas para a construção dos primeiros edifícios fabris, em função das poucas orientações e especificações para a instalação destes empreendimentos, somada à escassez de mão-de-obra especializada e insuficiência dos meios de transporte, inviabilizaram, muitas vezes, a instalação de fábricas no cenário brasileiro. Para a instalação da Fábrica Cedro, inaugurada em 1872, Bernardo Mascarenhas visitou empreendimentos industriais nos Estados Unidos a fim de compreender o funcionamento do maquinário e do processo de produção têxtil e ainda contratou dois mecânicos ingleses, Nicholson e Barnes, para a montagem do maquinário, além de transportar 250 toneladas de máquinas em carros de boi por quase 100 léguas de distância que separavam o último ponto da estrada de ferro D. Pedro II até Tabuleiro Grande, onde seria implantada a fábrica.

Somente nas últimas décadas do século XIX verifica-se uma presença mais substancial de empreiteiros com certa experiência em construções de fábricas, tal como o próprio Bernardo Mascarenhas que prestou seus serviços para a instalação da Companhia Industrial São Joannense, em São João del-Rei, e também como o “engenheiro” Carlos Hargreaves, responsável pela construção das fábricas cariocas Santa Rita, Corcovado, da América Fabril e da expansão da Fábrica Cruzeiro. Muito comum foi também, a partir deste período, a presença de engenheiros estrangeiros oriundos das companhias de estradas de ferro, na construção – projeto e montagem – das fábricas como foi o caso do engenheiro da Estrada de Ferro D. Pedro II, Willian Ellison, que ficou responsável pelo projeto da Fábrica Brasil Industrial, no Rio de Janeiro (BALLEIRAS, 2003).

Além desses profissionais, muitos projetos fabris ficaram a cargo dos responsáveis pela instalação da maquinaria importada da Europa e América do Norte. Destaca-se o papel dos catálogos produzidos por indústrias de máquinas inglesas e norte-americanas, como a *Platt Brothers & Co*, a *Horward & Bullough Limited*, a *Brooks & Doxey Limited* e a *Dodson & Balow*. Estes catálogos, além de informações detalhadas sobre a maquinaria comercializada, traziam também indicações de tipologias industriais e soluções arquitetônicas e construtivas que visavam facilitar a montagem das fábricas. Para Saia (1988), através das soluções arquitetônicas exibidas nestes catálogos, é possível perceber alguns elementos que, além das dimensões, distinguem os edifícios fabris têxteis, tais como “as torres de exaustão de pó das áreas de preparação, as caixas de escadas, casa de máquinas e áreas correspondentes a situação dos setores dos sistemas de transmissão que eram evidenciados externamente, destacados ou merecendo tratamento diferenciado nas homogêneas fachadas” (SAIA, 1988, P. 96). Sobretudo, destaca a autora, a divulgação destes catálogos indica uma tendência à padronização das soluções de tratamento de fachada.

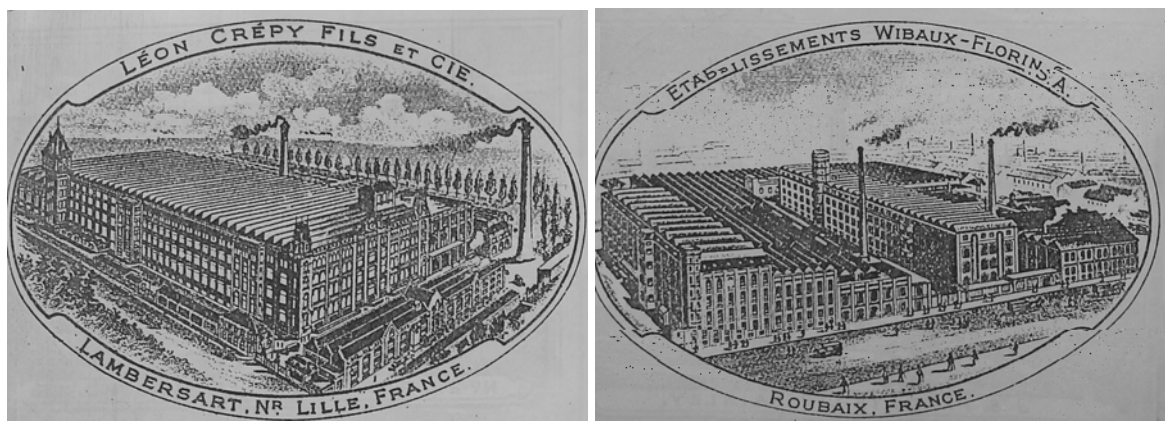


Figura 3.2.2: Ilustrações do Catálogo a *Horward & Bullough Limited*.
Fonte: SAIA (1988).

Os antigos manuais de construção de fábricas também desempenharam papel relevante na instalação de empreendimentos fabris. Estes manuais traziam diversas informações que orientavam o industrial desde noções básicas de viabilidade do empreendimento e conhecimentos necessários para a montagem até instruções referentes ao processo de projeto das fábricas. No caso brasileiro podemos citar o *Cours de Constructions Industrielles* ministrado no final do século XIX. Apesar de dispensar grande parte do conteúdo a orientações referentes à instalação de motores e maquinaria, é interessante ressaltar as recomendações correlatas à construção dos edifícios fabris. Entre as primeiras orientações é enfatizada que, na construção de uma fábrica, os locais de fabricação e a instalação dos motores absorvem, em geral, uma grande parte do capital que o industrial dispõe, portanto, o emprego do capital deve ser feito de forma econômica e pertinente do ponto de vista do trabalho. Considerando este aspecto, é

recomendado que o próprio industrial fique a cargo do projeto e da execução destas construções evitando-se a subordinação aos interesses de empreiteiros (COURS, 1915⁴⁷).

Em termos de disposição espacial, verifica-se recomendações que visam, sobretudo à produtividade do empreendimento. Nota-se uma ênfase nos aspectos de economia na construção do edifício fabril propriamente dito. Sua disposição deve favorecer a circulação tanto de mercadorias e matérias-primas quanto de funcionários. Indo mais além, destaca a importância dos aspectos disciplinares no ambiente de trabalho. É o caso das boas condições de higiene recomendadas visando à preservação de boas condições físicas dos operários e, conseqüentemente, garantindo boa produtividade. Outra característica relevante que podemos ressaltar é a preocupação com a vigilância do trabalho, a partir do que é orientado ao proprietário que resida ou tenha escritório próximo ao local da fábrica. Em termos de tratamento estético da construção, salienta-se a restrição de elementos decorativos sendo estes considerados inconvenientes ao propósito desta tipologia;

1° Lorsque l'espace occupé par elle est entièrement employé, tout en réservant les voies nécessaires à une circulation facile.

2° Lorsque l'entrée et la sortie des ouvriers, le déplacement des matériaux bruts ou travaillés et du matériel peuvent s'effectuer avec ordre et promptude.

3° Lorsqu'il y a une bonne proportion entre les dimensions des locaux affectés aux différentes manipulations des matières en fabrication.

4° Lorsque les conditions hygiéniques étant bien observées, les ouvriers n'ayant à souffrir ni le froid ni la chaleur, ni du manque d'air ou de lumière, peuvent le plus commodément utiliser leurs forces corporelles et leurs facultés productives.

5° Lorsque le maître habitera près de son usine et que son habitation et ses bureaux sont placés de manière à permettre une surveillance active sur tout ce qui se fait dans les cours, ateliers, magasins, enfin partout où s'exécutent des travaux et des manipulations de matières.

6° Lorsque le luxe, peu convenable, sera banni des fabriques comme immobilisant une valeur productive. Ce que l'on doit donc chercher en construisant, ce sont les facilités du travail et de l'administration.

Au point de vue du coût des constructions il y a lieu de tenir compte des conditions de durée de l'usine, des probabilités d'innovations dans le mode de fabrication, d'agrandissement de l'usine. Il est toujours utile de ne dépenser en constructions que le nécessaire pour la solidité et les dimensions⁴⁸ (COURS, 1915, p.2-3).

⁴⁷ Data em que a apostila foi registrada na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo.

⁴⁸ 1° Quando o espaço ocupado por ela é inteiramente utilizado, tudo visando reservar as vias necessárias a uma fácil circulação.

2° Quando a entrada e saída dos operários, o deslocamento dos materiais brutos ou trabalhados e do material se efetua com ordem e rapidez.

3° Quando há uma boa proporção entre as dimensões dos locais envolvidos às diferentes manipulações dos materiais em fabricação.

4° Quando as condições de higiene estão bem observadas, os operários não estão expostos nem ao frio nem ao calor, nem falta de ar ou de luz, o mais comodamente utilizar suas forças corporais e suas faculdades produtivas.

5° Quando o dono mora próximo à sua fábrica e que sua habitação e seu escritório são localizados de maneira a proporcionar uma vigília ativa sobretudo a que se faz dentro das oficinas, depósitos, enfim por todas as execuções de trabalho e de manipulação de materiais.

6° Quando o luxo, pouco conveniente, é banido das fábricas como imobilizando um valor produtivo.

E que portanto procurar construir, e são as facilidades do trabalho e da administração. Do ponto de vista do custo das construções é bom ter em conta as condições de duração da fábrica, das possibilidades de inovações dentro do modo de fabricação, do crescimento da fábrica. Isso é sempre útil de não dispensar em construções que o necessário para a solidez e as dimensões (Tradução nossa).

Esclarecem-se também, as diferenças entre as construções civis e as industriais, destacando que as construções fabris estão sujeitas aos impactos gerados pelo funcionamento de seu maquinário e força motriz devendo, estas, apresentar maior solidez. Reitera também que, como as construções industriais devem ser instaladas próximas a um rio ou a um canal que possibilite o aproveitamento da energia hidráulica ou o transporte de matérias-primas e mercadorias, deve-se dispensar especial atenção à construção de suas fundações. Com vistas a esta situação, é detalhado, na apostila, orientações e soluções próprias de fundações para solo de regiões ribeirinhas. É interessante observar que, apesar de se tratar de um curso ministrado já no final do século XIX, quando o uso de sistemas estruturais metálicos já era bastante difundido entre as construções industriais, o emprego da madeira como elemento construtivo para soluções de pisos, estruturas e cobertura, ainda é recomendado. O sistema de alvenaria de tijolos é indicado como solução para as paredes e divisórias, indicando que raramente são recobertas por argamassa, sendo a alvenaria de pedras somente indicada para as caixas de escadas e fundações em função de seu alto custo.

Outro elemento detalhado é a chaminé cuja forma da seção, segundo o autor, poderia ser redonda, retangular ou prismática. As chaminés poderiam ser construídas em alvenaria de pedra ou material metálico, porém o mais indicado era sua construção em alvenaria de tijolo aparente devido às propriedades de resistência ao calor deste material, seu custo e manutenção. Compunham-se de uma fundação, de uma base, um canal exaustor e um capitel. É interessante ressaltar que, como observou Daumas (1980), este elemento cuja função original era estritamente funcional assume também, com a afirmação do tipo arquitetônico industrial, uma função estética. O próprio termo "capitel" que, como se vê, está plenamente incorporado à terminologia empregada às construções industriais neste manual, acusando o tratamento estético apurado geralmente dispensado às chaminés que, por sua forma, eram comparadas às colunas clássicas. Não obstante, as chaminés recebiam muitas vezes ornamentação que não se via nos próprios edifícios fabris, reforçando sua simbologia entre os elementos da paisagem industrial. Além das chaminés, são destacadas as soluções de telhados em *shed* e o sistema de fechamento de vãos em báscula superiormente disposta e envidraçada, denotando preocupações com a iluminação e ventilação nos ambientes de trabalho. Nota-se também a recorrência do tipo de janela com verga em arco pleno.

Neste curso é apresentado, como exemplificação de uma construção industrial, o caso das fiações. Estas deveriam ser compostas de diversas seções dispostas por pavimentos. Trata-se do

modelo de edifício fabril compacto que distribuía nos primeiros pavimentos as seções destinadas ao preparo e recebimento da matéria-prima, enquanto os pavimentos superiores ficavam reservados às seções de fiação. Também deveriam conter, além da área de produção propriamente dita, pequenos depósitos, oficinas de reparação, gabinetes de chefia (diretoria, mestres, contra-mestres, etc.), depósitos de peças, sala de máquinas de transmissão, entre outras, dependendo do tamanho da fábrica. Uma tipologia bastante recorrente e ilustrada no manual é a disposição de um bloco principal contendo as áreas de produção, formando uma grande seqüência de janelas, ladeado pelo bloco que continha, geralmente, a área da escada e a área de máquinas de transmissão de força motriz (principalmente no caso da utilização do vapor) formando uma grande caixa que avançava os limites do bloco principal. Este bloco, muitas vezes estava disposto no centro da composição encontrando-se aí também a entrada principal da fábrica encimada pelo relógio. Estas áreas recebiam, geralmente, tratamento estético mais apurado como frontões, ornatos em argamassa, emblemas etc. Ainda, integrado à seqüência de janelas das áreas de produção encontravam-se, lateralmente dispostas, as demais áreas da fábrica citadas anteriormente.

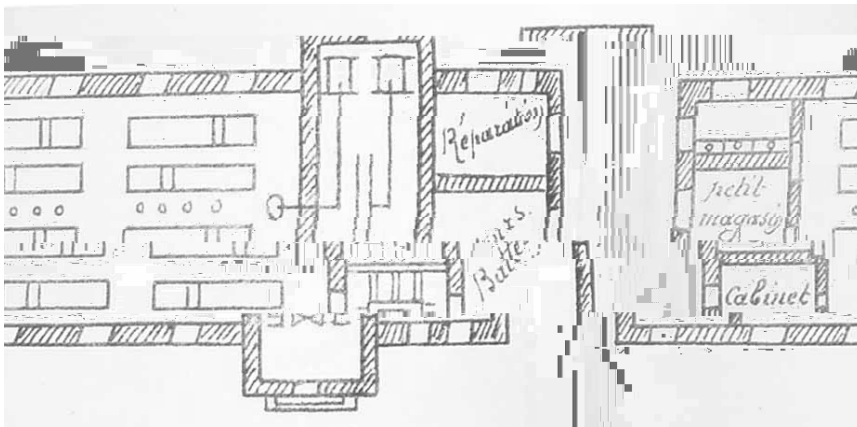


Figura 3.2.3: Ilustração de uma Fiação.
Fonte: COURTS (1915).

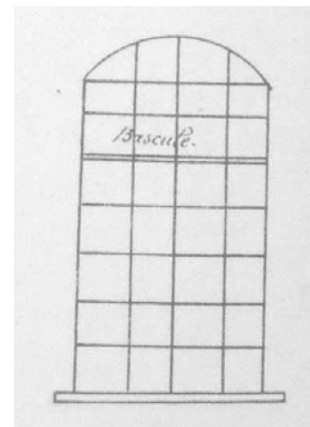


Figura 3.2.4: Ilustração de janela em bascula.
Fonte: COURTS (1915).

Nota-se que o conteúdo do *Cours de Constructions Industrielles* restringe-se à utilização do vapor como fonte de energia para as instalações abordadas, portanto as tipologias fabris apresentadas restringem-se às soluções mais compactas em vários pavimentos. Portanto é importante reforçar o papel da introdução da energia elétrica nas fábricas como um importante agente transformador das tipologias fabris. Como vimos, sua introdução permitiu uma “descompactação” do setor de produção, uma flexibilização da edificação favorecendo a padronização das áreas da edificação industrial, atuando também na “horizontalização” destas construções. No caso do Brasil, no período abordado por esta pesquisa, as primeiras experiências fabris utilizavam principalmente a energia hidráulica como fonte de força motriz restringindo o vapor como fonte complementar de energia (no caso das épocas de estiagem), pois sua utilização exclusiva encarecia muito o produto final. Como afirma Giroletti (2002), o diretor-presidente da Companhia Cedro e Cachoeira considerava “o baixo custo da produção

de tecidos decorrente da utilização da energia hidráulica como um dos principais fatores que permitiam às indústrias nacionais fazer frente à concorrência aos tecidos importados” (GIROLETTI, 2002, p. 60). Para o autor, no caso do emprego da energia hidráulica,

“o tipo de transmissão condicionava toda a organização interna da fábrica, a repartição das seções, a distribuição espacial dos equipamentos. Era um sistema pesado e rígido, pouco suscetível a alterações ou adaptações. A expansão da fábrica dependia da capacidade motriz e do sistema de transmissão, o que dificultava rearranjos” (GIROLETTI, 2002, p.60).

Em contraposição, o uso da energia elétrica como força motriz,

Simplificou a organização do espaço interno, proporcionando maior flexibilidade e melhor aproveitamento, barateando os custos de montagem das fábricas pela economia de equipamentos e de obras de infra-estrutura. Tal inovação contribuiu, também, para maior segurança dos operários, reduzindo os acidentes ocasionados pelo antigo sistema de transmissão (GIROLETTI, 2002, p. 61).

Além desta particularidade, diversas outras podem ser constatadas na transposição dos modelos arquitetônicos fabris norte-americanos e europeus para a construção de edifícios industriais no Brasil. Para tanto, o esforço de alguns pesquisadores em identificar e classificar a arquitetura industrial empreendida no país – com ênfase na produção paulista – nos parece de grande relevância, embora ainda incipiente. Um estudo pioneiro foi o caso da Fábrica São Luís em Itu, realizado por Warren Dean na década de 1970. Apesar da importância da pesquisa material e documental sobre a fábrica, o estudo, no entanto, não contribui muito para uma sistematização de modelos industriais.

Uma tentativa de classificação da arquitetura industrial brasileira pode ser encontrada em *História da Indústria e do Trabalho no Brasil*. Hardman e Leonardi (1982) identificam dois padrões que definem a arquitetura empreendida pelas fábricas em solo brasileiro. Num primeiro momento, segundo os autores, houve o predomínio do que definem como padrão “colonial brasileiro”. Tal padrão, presente especialmente em fábricas têxteis criadas no Império, apresentava fachadas similares à das casas-grandes de fazendas de açúcar e café. Localizadas especialmente em fazendas, tais fábricas geralmente empregavam o trabalho escravo, possuíam culturas de algodão e surgiram como uma espécie de prolongamento da atividade agrícola. Alguns exemplos deste padrão são a Fábrica Têxtil da Cedro, em Minas Gerais, a Fábrica São Bento, em Jundiá, a Fábrica São Luís em Itu, entre outros. O segundo padrão identificado é o chamado “britânico manchesteriano”, presente especialmente em fábricas criadas no início do século XX. Os tijolos vermelhos, a estrutura sóbria e pesada e a simetria de planos são algumas das características arquitetônicas básicas deste modelo. Exemplos deste padrão são as Indústrias Reunidas Matarazzo na Água Branca e a *Società per l'Esportazione* e per l'Indústria Ítalo-Americana, em Salto. Uma variação deste último modelo foi

o denominado “estilo alemão”, definido pelas construções altas e compactas, geralmente com dois andares, pelas janelas pequenas e paredes pintadas de branco ou amarelo. Um exemplo deste padrão é a cervejaria Antarctica em São Paulo (HARDMAN & LEONARDI, 1982). Entretanto, apesar da importância deste estudo, como poderemos observar ao longo deste capítulo, a classificação proposta por Hardman e Leonardi (1982) torna-se insuficiente para a classificação de alguns casos de indústrias erguidas nas cidades de Juiz de Fora e São João del-Rei pelo fato destas, embora abandonem as fachadas de feições “coloniais”, ainda não incorporem completamente um modelo já padronizado de arquitetura fabril, como sugere o padrão “britânico manchesteriano”, apresentando enfaticamente traços da arquitetura eclética e destacando-se pelo apuro estético dispensado às suas fachadas.

Saia (1988) ao estudar os edifícios fabris erguidos em São Paulo nos traz uma contribuição maior quando sugere uma periodização e classificação da arquitetura fabril têxtil paulista. Com base na classificação da arquitetura fabril européia e norte-americana exposta anteriormente, a autora identifica, considerando o atraso cronológico no processo introdução de indústrias modernas no Brasil, quatro tipologias as quais classifica: o modelo “*industrial camuflado*” entre o período de 1869-1881 exemplificado pelas fábricas São Luís em Itu, Júpter, em Salto e Carioba em Americana; o modelo do “*edifício fabril com tipologia específica*” durante o período de 1881-1920, sendo marcado pelo processo de expansão da indústria têxtil em que se destacam a capital São Paulo e a cidade de Sorocaba como expressões significativas desta fase; o modelo da “*padronização parcial*”, entre 1920-1930, marcado pelo desenvolvimento expressivo da indústria têxtil implicando na construção de novas fábricas e na ampliação das existentes. Observa Saia (1988, p.131) que, “neste processo de afirmação como indício deste desenvolvimento, a solução padronizada com seus pavilhões e “sheds” estará presente, sobressaindo-se principalmente, quando adotada como áreas de expansão de fábricas montadas em períodos anteriores”. Já no período após 1930 o modelo predominante identificado é o de “*edifícios fabris com padronização total*”.



Figura 3.2.5: Fábrica Cedro em 1872.
Fonte: Acervo do Museu Décio Mascarenhas.



Figura 3.2.6: Fábrica Carioba.
Fonte: BALLEIRAS (2003).



Figura 3.2.7: Edifício da São Luís erguido em 1869.
Fonte: DEAN (1976).



Figura 3.2.8: Edifício da São Luís erguido em 1895.
Fonte: DEAN (1976).

De fato, a arquitetura empreendida nas primeiras fábricas modernas implantadas no Brasil não evidenciava em suas fachadas seu uso industrial. Eram os casos das pioneiras Todos os Santos (1844), na Bahia, Santo Aleixo (1849), em Magé no Rio de Janeiro, além da São Luís (1869), em Itu, São Paulo, e a mineira Cedro (1872). Embora apresentassem grandes dimensões com relação às demais edificações erguidas na época, estas fábricas tinham programa produtivo bastante simplificado e, geralmente, adotavam o sistema fabril têxtil tipicamente norte-americano que agregava num só edifício atividades de fiação e tecelagem. A fábrica Todos os Santos apresentava solução em vários pavimentos e já incorporava alojamentos para trabalhadores, embora predominasse a mão-de-obra desqualificada e não remunerada (STEIN, 1979). Já a Fábrica Santo Aleixo foi descrita como “um prédio simples, porém de construção elegante” (STEIN, 1979, p.54),

[...] construído sobre fundação de pedra, três andares de madeira e escoras de ferro (...). Além do prédio principal, havia outros situados simetricamente de cada lado da sede da fábrica, formando uma ampla área dominada, ao centro pela torre. Nas proximidades, ficava o chalé ou a residência do proprietário da fábrica, um grupo de árvores, de um lado, e um maravilhoso jardim no outro (STEIN, 1979, p. 55).

Para Reis Filho (1983) geralmente as instalações fabris urbanas deste período,

[...] acomodavam-se em galpões com feições de residência, edificados em tijolos, sobre os limites das vias públicas. As preocupações arquitetônicas encaminhavam-se no mesmo sentido que as residências, concentrando-se em detalhes de janelas, de acordo com os estilos em voga (...) Ainda que os interiores fossem por vezes montados com estruturas metálicas, as frentes, bem ou mal compostas, ocultavam tais soluções, organizando-se de modo que ofereciam às ruas aspecto tradicional (REIS FILHO, 1983, p.84).

Com relação à primeira edificação construída para as instalações da fábrica São Luís em Itu, Dean (1976, p.15) enfatiza que a solução arquitetônica empregada no edifício da fábrica “sugere que seus fundadores não pretendiam uma ruptura no sistema social vigente. Sua aparência externa é inteiramente tradicional, e na cidade de Itu, tão cheia de estruturas

religiosas, parece apenas outro convento”. Entretanto, apesar de seu programa industrial camuflado por suas fachadas de feições tradicionais, segundo observa Saia (1988), a fábrica São Luís empregava sistemas construtivos tecnologicamente avançados em relação ao usual na época, tais como a alvenaria de tijolos, madeira aparelhada com auxílio de maquinaria, vidros na caixilharia, etc.

Um indicativo da importância da Fábrica São Luís no processo de instalações de outras indústrias é o fato de ter sido visitada por Bernardo Mascarenhas antes da construção da Cedro, em Tabuleiro Grande, Minas Gerais. Diferentemente da fábrica paulista, a Cedro, embora contasse com um programa produtivo mais complexo incluindo a fiação de fios finos, apresentava solução em único pavimento, o que pode estar relacionado ao emprego de sistemas construtivos tradicionais, em contraposição à alvenaria de tijolos para a execução de paredes auto-portantes utilizada na Fábrica São Luís. Em termos de tratamento estético, a Cedro, mais que a São Luís, assemelhava-se à arquitetura tradicional.

Percebe-se que estas primeiras fábricas, apesar do pequeno porte, já apresentavam aplicação de princípios utilitaristas agenciando diversos outros programas instalados nos arredores da fábrica. Contudo, apesar das fábricas nordestinas terem dominado a produção de tecidos neste primeiro momento no Brasil⁴⁹, a partir da década de 1880 as fábricas cariocas passaram a polarizar o processo de expansão industrial. A década de 1880 “será marcada pelo funcionamento de grandes estruturas fabris cariocas, sendo estas as mais significativas no quadro da indústria têxtil brasileira, quanto a dimensões e tratamento arquitetônico” (SAIA, 1988, p. 122). Destacaram-se as fábricas Companhia Brasil Industrial (1871), a Companhia Progresso Industrial do Brasil (1889) – a Bangu - e a Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial (1885), entre outras.



Figura 3.2.9: Cia. De Tecidos Confiança Industrial.
Fonte: GUIA (2001).



Figura 3.2.10: Cia. Progresso Industrial do Brasil.
Fonte: GUIA (2001).

⁴⁹ Segundo SAIA (1988, p. 122) em 1866, das nove fábricas brasileiras cinco estavam localizadas na Bahia.

Estes empreendimentos apresentavam programas mais complexos incluindo, além de tecidos grosseiros, outras variedades de artigos. Embora incluíssem fiação e tecelagem num mesmo edifício, apresentavam, geralmente, soluções arquitetônicas mais próximas das fábricas inglesas explorando intensamente o modelo utilitarista. Verifica-se que a arquitetura empreendida nestas fábricas já evidenciava seu uso industrial, tanto pelo porte das edificações quanto pelo tratamento estético. Para Saia (1988), o “tratamento apurado das fachadas e dos conjuntos edificados faz lembrar os grandes estabelecimentos têxteis ingleses do período de Strutt e Bage” (SAIA, 1988, p.125).

Apresentando programas produtivos mais complexos, alguns exemplares da indústria têxtil carioca foram na época os únicos empreendimentos cujo porte aproxima-se dos ingleses e norte-americanos. Percebe-se uma plena incorporação do modelo utilitarista além da especialização de vários setores fabris. O programa da Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial, em 1913, incluía, por exemplo, além dos três edifícios que compunham a fábrica propriamente dita, tinturaria mecânica, edifício de depósito e de acabamento de pano, casa de transformadores elétricos, oficinas mecânicas, carpintaria, garagem, residências para diretores e sub-diretores, almoxarifado, escritórios, escola, consultório médico, casa de música, 149 casas para operários. A Companhia Progresso Industrial do Brasil – Bangu, já incorporava setores como estamperia e seção de gravura onde eram desenvolvidos variados desenhos. O empreendimento ainda oferecia, além de habitação e uma escola para seus operários, um cassino e o Bangu Athletic Club responsável pela introdução de várias atividades esportivas no cotidiano dos operários (SAIA, 1988).

Contudo, apesar do destaque da indústria têxtil carioca neste período – até as primeiras duas décadas do século XX, outras indústrias brasileiras possuem grande relevância para o estudo da arquitetura fabril no Brasil. É o caso da Fábrica Santa Amélia no Maranhão (1892) que traz em sua solução arquitetônica traços da arquitetura vernacular maranhense tais como mirantes, varandas e forros de madeira trabalhados, entre outros. Outro caso é a Fábrica de Camaragibe (1891), Pernambuco, que apresenta solução arquitetônica que nitidamente remete à adequação às condições climáticas locais, como é o caso da construção de varandas envolvendo todo edifício fabril. Outras fábricas relevantes para nosso estudo são as fábricas erguidas em São Paulo.



Figura 3.2.11: Fábrica de Camaragibe
Fonte: CORREIA (1998).

Saia (1988) identifica o período de 1881 até 1920 como a fase de expansão da indústria têxtil paulista e a classifica, em termos de modelo arquitetônico predominante, como “edifício fabril com tipologia específica”. Destacaram-se, entre outras, as fábricas São Martinho (1881), Nossa Senhora da Ponte (1881), Votorantim (1893), Santa Rosália (1890) e a fase anterior às ampliações das fábricas Mariângela (1907) e Belenzinho (1906). Para a autora este período foi marcado pela presença de programas produtivos mais complexos, adoção de princípios utilitaristas, a predominância das grandes fachadas de alvenaria de tijolo aparente, a presença de grandes chaminés indicando a “força da máquina a vapor”⁵⁰, iluminação zenital, além da utilização do ferro como elemento estrutural de pisos e coberturas. Ressalta-se, também, como no caso da Fábrica Votorantim, um esboço das soluções arquitetônicas industriais padronizadas, dominantes a partir da década de 1920.



Fig. 3.2.12: N. Sra. Da Ponte.
Fonte: SAIA (1988)

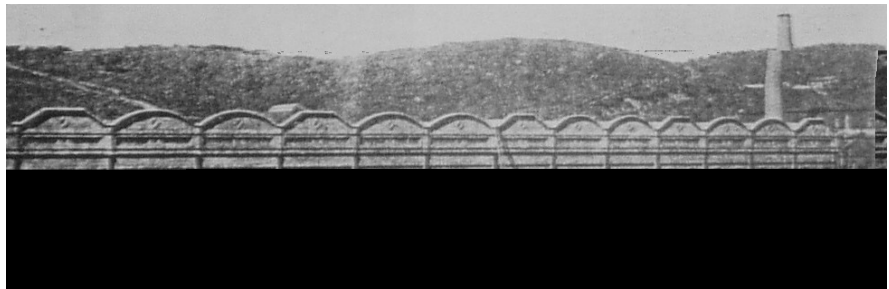


Figura 3.2.13: Fábrica Votorantim.
Fonte: SAIA (1988)

⁵⁰ Expressão utilizada por Saia (1988, p.178).



Figura 3.2.14: Fábrica Mariângela.
Fonte: SAIA (1988)

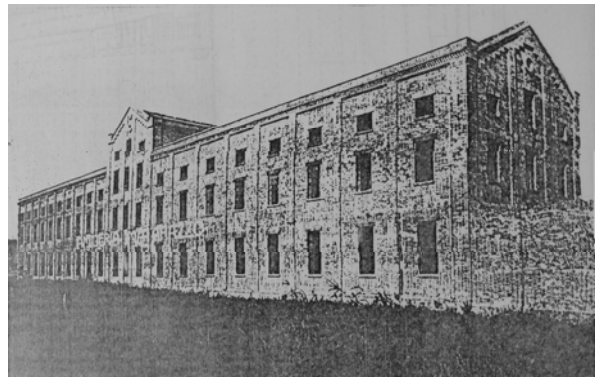


Figura 3.2.15: Fábrica Belenzinho.
Fonte: SAIA (1988)

As soluções com padronização parcial, como sugere Saia (1988), revelam o período de afirmação da indústria paulista. Estas soluções marcaram a arquitetura empreendida tanto em novas instalações industriais quanto na ampliação das existentes, como foram os casos das fábricas Mariângela, Belenzinho e Brasital (1919). Segundo Saia (1988), as instalações industriais deste período apresentavam como elementos característicos a utilização da energia elétrica, em substituição à máquina a vapor, o que garantiu maior flexibilidade aos esquemas produtivos, pavilhões com coberturas em “sheds” em soluções padronizadas. Tais elementos possibilitaram a identificação de uma “instalação industrial independentemente dos seus programas e finalidades produtivas” (SAIA, 1988, p.206).

3.3. A TRAJETÓRIA DAS INDÚSTRIAS EM JUIZ DE FORA E SÃO JOÃO DEL-REI

3.3.1. A COMPANHIA INDUSTRIAL SÃO JOANNENSE

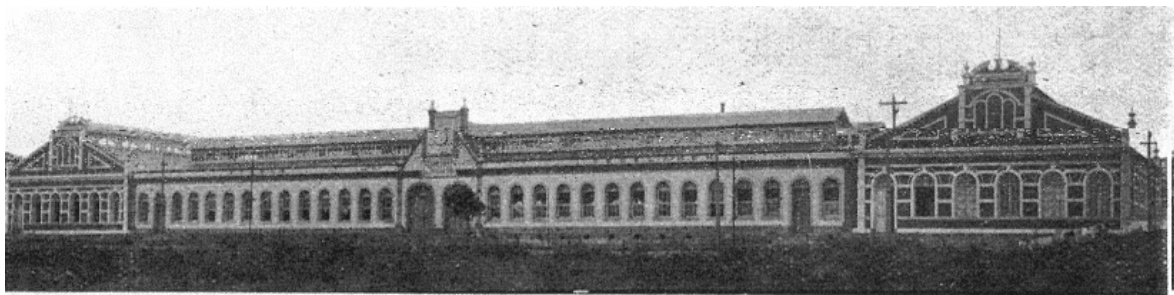


Figura 3.3.1.1: O edifício da Companhia Industrial São Joannense no início do século XX.

Fonte: CAPRI; BELLO (1918).

A Companhia Industrial São Joannense foi fundada em 05 de fevereiro de 1891 a partir da formação de uma sociedade anônima que envolvia 71 sócios dentre eles importantes nomes da elite financeira local e regional. É o caso do Comendador Custódio de Magalhães, importante banqueiro da cidade cujas experiências de investimentos em fábricas têxteis, como a Cia. Brazil Industrial (RJ) e da Cia. Fiação e Tecelagem Mineira provavelmente incentivaram sua participação na fundação desta companhia (GRAÇA FILHO, 2002).

A idealização de uma fábrica de tecidos em São João del-Rei contava com fatores que definiriam a sua viabilização como a implantação da Estrada de Ferro Oeste de Minas para o transporte de matéria-prima e escoamento da produção; a concentração de mão-de-obra liberada pelo fim do regime escravista; e um considerável contingente formado por imigrantes italianos que se instalaram na região em 1888 em colônias localizadas principalmente na Várzea do Marçal, área rural situada próxima ao terreno no qual a fábrica iria se instalar. A

da

da age Sã (mo) 6.6 () JT-J 2598800 -1.7964 Tr 1.1316 Tw Paéculo po Sé d) 6. rreg Buars q d dH czfun,ão arnaçãidao qraçã oanor imigransom

“Trabalho obrigatório

A intendência desta cidade com o muito louvável empenho de providenciar a respeito, acaba de se dirigir ao Dr. Chefe de polícia, consultando quaes os meios que podem ser empregados para coagir ao trabalho aos indivíduos desocupados.

Esses meios constam dos antigos códigos, criminal e de processo, e consistem na advertência que devem fazer os inspetores de quarteirão, nos termos de bem viver a que são sujeitos os vadios, perante as autoridades policiaes, e na imposição das penas comminadas nos casos de infração dos mencionados termos.

Seria conveniente simplificar e tornar mais expedito o processo para a imposição de taes termos, de maneira, porém que não fiquem expostos ao arbítrio de autoridades injustas ou caprichosas aos direitos individuais.

Outros meios que, além desses, podem ser empregados são os indirectos.

Consistem nos esforços dos bons cidadãos, na repressão da mendicidade, no estabelecimento de fábricas em que todos possam obter um emprego relativo às suas forças e propensões, na liberdade e folga que devem encontrar a sociedade aqueles que ganham pelo trabalho.

Uma lei obrigatória é sonho de muita gente .

Essa lei, porém sempre existiu – É A LEI DA NECESSIDADE.

Quando não existe a necessidade, desenganem-se, nem a própria lei do captiveiro é capaz de vencer a natural indolência de muita gente. (**A Pátria Mineira**, 1890⁵¹ apud RESENDE, 2003).

Desta maneira, à instalação de uma companhia têxtil se atribuía, muito além do desenvolvimento econômico, o controle dos indivíduos desocupados e sua inclusão na sociedade do trabalho. Durante o período que vai desde sua fundação até as primeiras décadas do século XX, a Companhia Industrial São Joannense esteve representada como símbolo de modernidade e prosperidade. Em uma análise aos *Almanacks* comemorativos da cidade dos anos de 1913, 1918 e 1924, sua presença é sempre destacada. No Almanack de 1913, organizado por Tancredo Braga, além de ilustrada é referida, juntamente com a Fábrica Brasil, como exemplo da indústria que tomava “impulso” com sua “produção bem considerável” e destacando-se que a fábrica, no ano de 1912, dispunha de 70 teares (BRAGA, 1913).

Em reportagem do Álbum de 1918, o crescimento deste empreendimento é destacado. A fábrica é mencionada como uma importante indústria têxtil “em pleno desenvolvimento”. Ainda nesta publicação, a fábrica é anunciada, em página exclusiva, destacando sua operação com 84 teares e a utilização da energia elétrica, mencionando a participação do industrial Bernardo Mascarenhas no conselho fiscal e suas “exportações” para o Rio de Janeiro e para o interior do estado (CAPRI; BELLO 1918). Já no Almanack de 1924, há reivindicações pelo aumento da capacidade de abastecimento de energia elétrica da cidade em função da impossibilidade de possíveis expansões do setor industrial. Nele é destacada uma matéria sobre

⁵¹ **A Pátria Mineira**, São João del-Rei, 03 de abr., 1890, n. 47, p.3.

a Companhia Industrial São Joannense, onde já aparece incorporado o setor de fiação e há referência a “grandes reformas e reaes melhoramentos”. São comentados seus 114 teares e a prosperidade do negócio que se firmava com a conquista da medalha de ouro na Exposição Internacional do Centenário da Independência, também ilustrada em periódicos locais:

[...] a Companhia attingiu ao fim colimmado: distribue aos seus accionistas optimos dividendos e concorre para o bem estar de seus operarios, concedendo-lhes bons salarios, boas gratificações, ministrando-lhes instrucção primaria e auxiliando-os com um magnifico serviço medico e pharmaceutico (CARVALHO, 1924, p. 96).

A partir desta afirmação pode-se identificar a principal preocupação em torno da fábrica: a produtividade. Giroletti (2002) observa que a formação da disciplina pode ser pensada em termos de gratificação ou punição do operário como meio de obtenção de sua sujeição ao processo produtivo, como é o caso mencionado no trecho acima da concessão de bons salários e boas gratificações. Mesmo o fornecimento de um nível básico de instrução e de boas condições físicas pode ser descrito como mecanismos empreendidos na administração da produtividade fabril. Estes mecanismos seriam estendidos para além dos limites do espaço de trabalho com a construção das vilas para os operários, como veremos adiante.

A concepção da Companhia teve como principal colaborador o industrial Bernardo Mascarenhas, que havia fundado importantes companhias têxteis no estado: a fábrica Cedro (1872), a São Sebastião (1882), a tecelagem Bernardo Mascarenhas (1888), entre outras (GIROLETTI, 2002). O industrial foi responsável inclusive pelo fornecimento do maquinário⁵², a vapor, importado de indústrias da cidade de Manchester, na Inglaterra, e pelo planejamento da planta do edifício⁵³. O funcionamento do maquinário e a instrução dos funcionários ficaram a cargo do tecelão inglês George Edward Tates. A fábrica foi implantada no terreno adquirido pela Companhia no ano de 1891⁵⁴, a antiga Chácara da Olaria, que viria a se configurar como subúrbio da cidade. Sua instalação na área rural imediata foi considerada propícia por seu afastamento do centro urbano e por sua proximidade a um dos ramais da linha férrea e a fonte hídrica (DIAS, 2000).

Hardman e Leonardi (1982) afirmam que, neste período, a instalação de indústrias passou a exercer influência decisiva sobre a estrutura urbana sendo que estas se instalavam em função de dois elementos principais: as ferrovias (para a mobilidade de máquinas, mão-de-obra, produtos e matérias-primas) e os rios (para obtenção de energia hidráulica e escoamento dos detritos industriais). Assim a Companhia Industrial São Joannense vai se instalar, sucedendo à

⁵² Segundo relato de ex-operário foi adquirido maquinário de segunda-mão inglês (RESENDE, 2003).

⁵³ Livro Diário da Companhia Industrial São Joannense.

⁵⁴ “Um terreno situado no canal ou Barro; principiando a divisa em um muro de pedras, a diante do canal que atravessa a linha de ferro de Oliveira, e por elle praia abaixo a encontrar um muro velho, e por este acima beirando a estrada que vai para o bengo até um muro onde teve principio esta demarcação, dando dentro deste terreno uma morada de casas”. (TRANSCRIÇÃO 1891)

implantação do complexo ferroviário e suas linhas, em uma área marginal do centro urbano, reforçando um novo vetor de expansão da cidade. Nessa área se instalaram posteriormente outras indústrias na primeira metade do século XX constituindo o “Bairro das Fábricas”. A localização próxima à linha férrea, que ia a direção à cidade de Oliveira, foi determinante para a implantação da fábrica possibilitando a criação de um desvio da linha para o interior de seu terreno. Também a proximidade com o córrego do Lenheiro e de uma fonte hídrica contribuiu para a instalação naquele local (DIAS, 2000). A implantação da fábrica e a expansão urbana correlata pouco interferiram no traçado urbano colonial, e como podemos ver na Figura 3.3.1.2, sua demarcação se fará perceptível através da arquitetura eclética que vai se instalar nesta área da cidade e pela malha urbana predominantemente ortogonal que se implantará.



Figura 3.3.1.2: Localização da Companhia Industrial São Joannense – novo vetor de expansão urbana.
Fonte: Arquivos da CEMIG.

É interessante observar que, no caso da Companhia Industrial São Joannense, no que diz respeito aos aspectos formais do edifício, pode-se verificar características que permeiam os dois primeiros momentos apresentados por Saia (1988), impedindo qualquer classificação mais rígida. O edifício é caracterizado por seu apuro no tratamento estético das fachadas, já em largas dimensões e marcadas por seqüências de grandes aberturas, o que, de acordo com Saia (1988) caracterizaria o “*Programa industrial camuflado*”. Entretanto, sua organização espacial já demonstra a adoção de sistemas estruturais que permitiam a construção de ambientes mais amplos, como a utilização da iluminação zenital que garantia a flexibilidade exigida pelos avanços tecnológicos e a racionalização do processo de produção e da organização do trabalho, assemelhando-se parcialmente ao modelo de “*edifício fabril com tipologia específica*”.

Desde a sua construção até a virada do século, a fábrica passou por mudanças em seu programa espacial a partir da introdução de mecanismos movidos a energia elétrica. A criação de novos setores como a fiação⁵⁵ e tinturaria, além da ampliação do setor de tecelagem acarretaram a expansão das instalações fabris. O programa da fábrica oferecia habitação para seus operários, lactário, ambulatório, refeitório e área para atividades desportivas de seus funcionários. Outra situação característica dos empreendimentos industriais durante as últimas décadas do século XIX e o início do século XX é a localização da residência do proprietário, chefe ou mesmo encarregado, próximo à fábrica. Neste caso, a documentação levantada nos revela a presença de um imóvel residencial de grande porte, de propriedade da companhia, localizado de frente ao terreno da fábrica. A ausência de documentação e o profundo estado de alteração das instalações fabris atuais impediram uma análise mais aprofundada das mudanças no espaço de produção ocorridas neste período. Entretanto, pode-se constatar que, desde sua construção, as referências de sua concepção espacial remetiam às preocupações em torno do aproveitamento do espaço para a circulação e fluxo de operários e de matéria-prima, além das condições de higiene e ventilação que eram pensadas de acordo com a melhor utilização das forças corporais e produtivas para o trabalho. Uma das modificações identificadas foi a transferência da entrada principal da edificação de sua fachada frontal para a lateral do conjunto entre as décadas de 1930 e 1950⁵⁶. Esta alteração provavelmente relaciona-se com a ampliação dos setores produtivos da fábrica e a construção dos anexos laterais do conjunto.

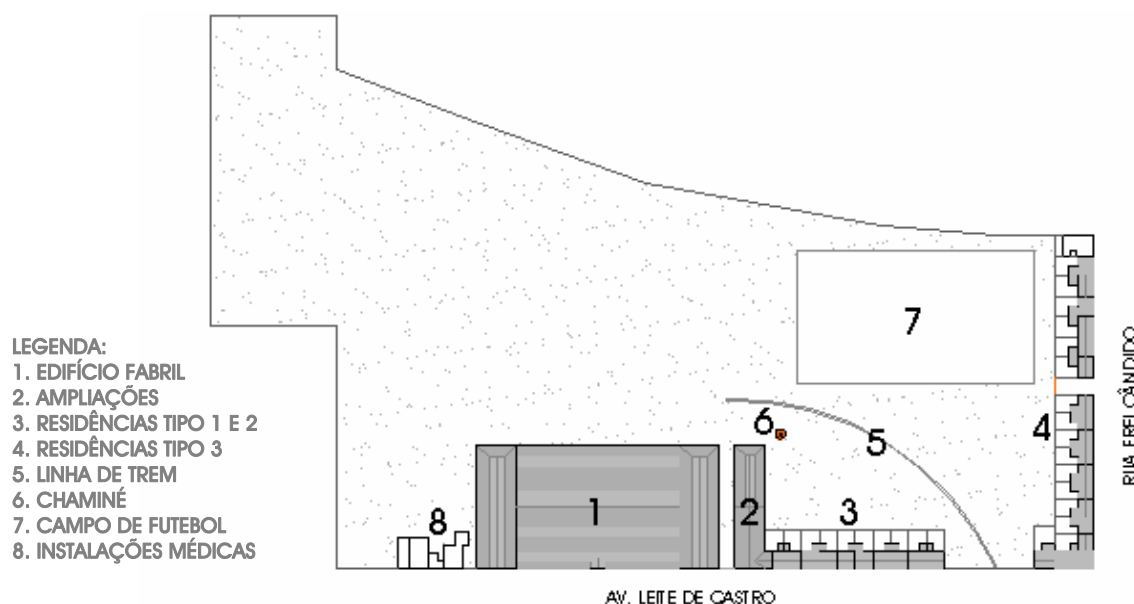


Figura 3.3.1.3: Esquema de organização espacial do terreno da Companhia Industrial São Joannense.
Fonte: Arquivo da Companhia Industrial São Joannense.

⁵⁵ Como no caso da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, inicialmente a Companhia Industrial São Joannense operava somente atividades de tecelagem sendo abastecida de fios importados da Inglaterra, em função de seus baixos preços.

⁵⁶ Baseado na análise da documentação iconográfica levantada que nos revela a presença de duas portas centrais na fachada principal nas primeiras décadas do século XX, posteriormente transformadas em janelas.

O edifício da Companhia Industrial São Joannense, como ilustra a Figura 3.3.1.1, apresenta, em seus dois blocos laterais (que originalmente abrigavam depósitos, salas de pano e preparo do material), aplicação de alvenaria de tijolo aparente⁵⁷, e, no bloco central (que abrigava, em sua primeira concepção, as salas de tecelagem, ou a área da produção propriamente dita), o mesmo sistema revestido com argamassa pintada. Os aspectos de composição e tratamento estético desta construção se destoam das orientações difundidas naquela época.

Diferentemente de outras construções fabris erguidas na década de 1890, podemos identificar, no caso da Companhia Industrial São Joannense, uma preocupação maior com relação ao apuro estético de suas fachadas. Enquanto as construções fabris dos grandes centros industriais já apresentavam certa padronização de seus espaços e ornamentação mais simplificada em suas fachadas (SAIA, 1988), como os exemplos das fábricas Nossa Senhora da Ponte e Votorantim na região de Sorocaba, ou das grandes fábricas cariocas como a Bangu e a Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial, esta construção mineira se destacava pela elaborada ornamentação que, embora apresentasse características de edifícios da era industrial por sua escala imponente e sua repetição de aberturas, não identificava claramente seu uso industrial. Como se pode perceber, a chaminé foi construída localizada fora da composição principal do edifício, não se incorporando à fachada da fábrica. Desta maneira, como se vê na Figura 3.3.1.1 que retrata a fábrica em seus primeiros anos⁵⁸, a concepção estética da fábrica está mais próxima das construções ecléticas da era industrial como estações de trem e mercados, do que propriamente da tipologia fabril que se firmava.

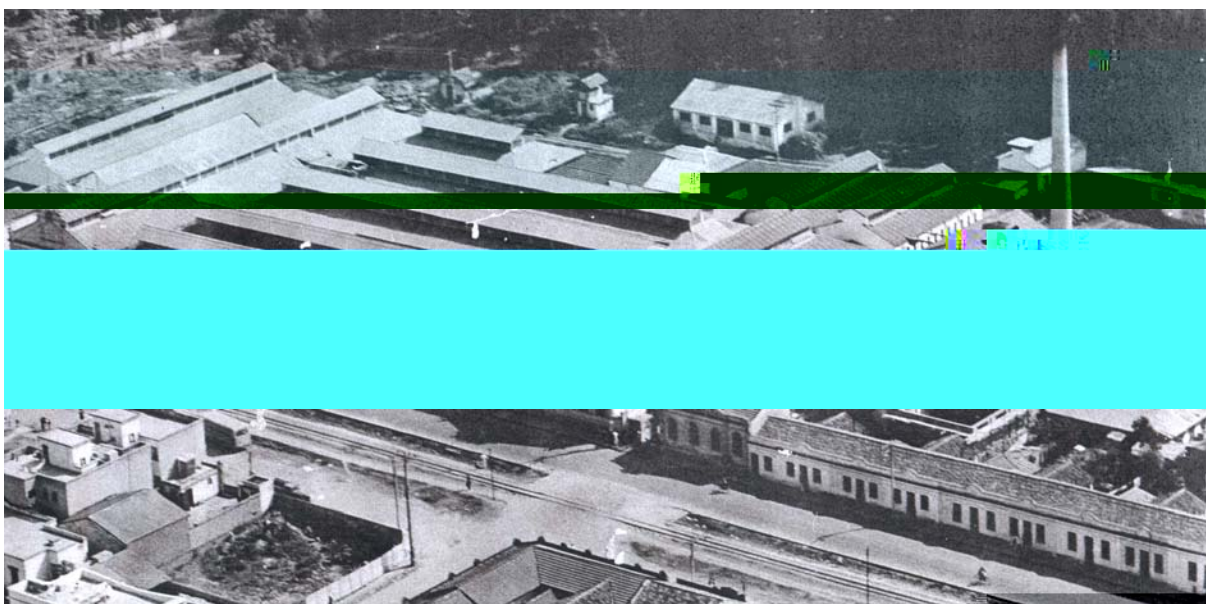


Figura 3.3.1.4: As instalações da fábrica em meados do século XX.

Fonte: Acervo da Companhia Industrial São Joannense.

⁵⁷ Posteriormente revestidos.

⁵⁸ Esta mesma fotografia foi utilizada para ilustrar a fábrica no Almanack de 1913 e no Álbum de 1918.

Portanto, o edifício da Companhia São Joannense constitui significativo exemplar da arquitetura eclética, estilo que dominou o cenário dos grandes centros urbanos brasileiros nas décadas finais do século XIX e iniciais do século XX. Para Bresciani (1985) a arquitetura eclética expressava, sobretudo, o confronto profundo do homem diante do novo fenômeno urbano – a metrópole. A industrialização enquanto fenômeno urbano caracterizou-se pela instalação de novos programas, escalas e tecnologias que se associam à produção de inúmeros exemplares do que a autora chamou de *“experiência estética do sublime”*. Para Bresciani (1985), no campo da arquitetura,

“[...] a experiência estética do sublime foi proporcionada pelas máquinas, fábricas, estações ferroviárias, etc. e pela uniformidade das extensas séries de casas construídas para os trabalhadores; e, no plano da potencialidade transformadora e assustadora do homem, pelas multidões em movimento, pelo tráfego contínuo de veículos, pelos bairros operários e pelos canteiros de construção de grandes obras públicas” (BRESCIANI, 1985, p.42).

O efeito destas *“construções majestosas”* produzidas pela era industrial era realmente esmagador. Presente em muitas capitais e grandes cidades européias, como afirma Bresciani (1985), estas construções foram reproduzidas até onde a economia capitalista pudesse se estender, e fincaram-se na paisagem urbana como símbolo do poderio da classe burguesa. Na cidade de São João del-Rei a difusão do ecletismo no final do século XIX e início do XX iria modificar definitivamente a estética urbana. Além das residências que se modernizavam e dos edifícios públicos que eram empreendidos com base nesses referenciais, exemplares da arquitetura da era industrial também se implantariam com significativa relevância. É o caso do Complexo Ferroviário – 1881, e do edifício construído para abrigar uma exposição comercial e industrial da cidade – o Pavilhão de Matosinhos.



Figura 3.3.1.5: Prédio da Estação em 1924.
Fonte: CARVALHO (1924)

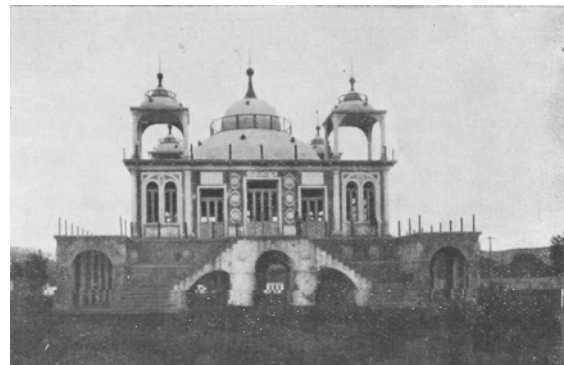


Figura 3.3.1.6: Pavilhão de Matosinhos – 1913.
Fonte: CAPRI; BELLO (1918)

De fato a referência ao mundo europeu se dava com poucas interferências do modelo tradicional. Para a elite da cidade a renovação da economia e dos investimentos se dava paralelamente à renovação do gosto. Desta maneira, podemos observar, a partir do caso da Companhia Industrial São Joannense, a difusão do ecletismo como afirmação do capital burguês na cidade superando seu passado colonial. A predominância da linguagem eclética inspirada no vocabulário formal clássico greco-romano pode ser percebida nas vergas em arco

pleno, na utilização de frontões estilizados e nos frisos em argamassa pintada nos blocos laterais da composição simétrica definida em três blocos. As compoteiras e os ornatos que modificam os frontões revelam uma liberdade maior na composição estética da edificação. Entretanto, o uso do sistema de lanternins, alvenaria aparente nos blocos laterais e a escala introduzida por esta edificação inédita na cidade, a repetição dos elementos, demonstravam tratar-se de uma construção pertencente à era industrial. Toda a intencional imponência descrita estabeleceria, como veremos no Capítulo IV, um contraste marcante com as edificações construídas para seus operários.

Contudo, à arquitetura fabril empreendida pela Companhia Industrial São Joannense não se pode estabelecer uma ligação direta de modelos definidos nos grandes centros industriais do Brasil ou da Europa. Como vimos, a referência aos padrões europeus de “civilização” pode ser mais nitidamente verificada em todo ambiente urbano, numa escala mais ampla da “modernização”. A tecnologia fabril que se importava e se implantava, no caso do edifício da Companhia Industrial São Joannense, foi absorvida de maneira mais concisa na forma gerencial e de organização espacial do que propriamente na concepção estética. A grande fachada que mesclava a alvenaria aparente (aos moldes das fábricas inglesas) com revestimento pintado; os elementos decorativos como os frontões estilizados, frisos e compoteiras lado a lado com os lanternins da cobertura de zinco, reforçam a idéia de que, para a elite investidora, a questão da modernização urbana – o que na arquitetura da ocasião se traduziu na produção de cunho historicista – trazia-se presente tanto na atitude fabril, quanto em sua arquitetura. Tratando-se de um importante entreposto que buscava se reerguer, como foi o caso de São João del-Rei, uma certa suntuosidade – ao contrário das orientações utilitaristas para o agenciamento de uma indústria - era compreensível. A lacuna nas documentações e informações sobre a Companhia Industrial São Joannense e a ausência de um estudo específico sobre a arquitetura industrial de Minas Gerais durante o período estudado, impede que sejam feitas afirmações conclusivas que sugiram a concepção de soluções inéditas ou que se limitem a simples reprodução de modelos consolidados.

3.3.2. A COMPANHIA TÊXTIL BERNARDO MASCARENHAS



Figura 3.3.2.1: Ilustração da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas.
Fonte: Arquivo Biblioteca Municipal Murilo Mendes.

A Tecelagem Mascarenhas foi fundada no ano de 1888 pelo sócio-fundador da Companhia Cedro, Bernardo Mascarenhas. Segundo Oliveira (1953), anteriormente à instalação da Fábrica Cedro, a construção de uma fábrica de tecidos, originalmente previa sua localização em Mariano Procópio, área suburbana de Juiz de Fora. Idealizado por Bernardo Mascarenhas, o estabelecimento de uma tecelagem na Zona da Mata mineira beneficiar-se-ia principalmente por sua localização próxima ao Rio de Janeiro e sua ligação através da Rodovia União e Indústria, além da existência de mão-de-obra qualificada proveniente da colônia alemã que trabalhara para a construção de tal rodovia. Entretanto, somente dezesseis anos depois da construção da Cedro, e com capitais acumulados provenientes deste empreendimento, Bernardo Mascarenhas pôde realizar o que ele chamara de "*old trade*". Além da Fábrica Cedro & Cachoeira⁵⁹, Bernardo Mascarenhas acumulou experiência no ramo têxtil com a montagem de fábricas têxteis tais como a São Sebastião (1882) e a Companhia Industrial São Joannense.

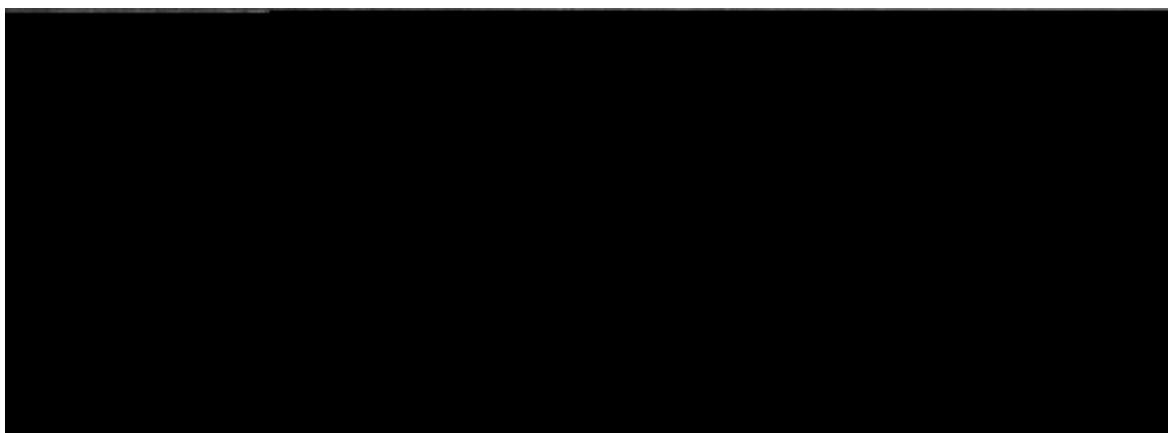


Figura 3.3.2.2: Fábrica Cedro em 1883.
Fonte: TAMM (1955).

⁵⁹ Em 1882 houve a fusão das companhias Cedro e Cachoeira, também fundada por membros da família Mascarenhas.

Contudo, mais audaciosa que a instalação de uma tecelagem foi a iniciativa de construir uma companhia de eletricidade que fornecesse energia elétrica para iluminação pública e particular, além do abastecimento hidroelétrico das indústrias da cidade. Para isso foi adquirida a Cachoeira dos Marmelos e mais três alqueires de terreno para a captação da energia e, através de uma sociedade anônima, onde 57% das ações eram controladas pela família Mascarenhas, foi constituída em 1888 a Companhia Mineira de Eletricidade. O contrato de arrendamento da Cachoeira dos Marmelos previa o fornecimento, por Bernardo Mascarenhas, dos terrenos necessários para a construção da usina e para o aproveitamento do potencial hidráulico durante 35 anos e, em contrapartida, a Companhia Mineira de Eletricidade forneceria gratuitamente a energia necessária para o funcionamento dos maquinismos da Tecelagem Mascarenhas.

Paralelamente ao processo de instalação da usina para o fornecimento de energia elétrica, Bernardo Mascarenhas foi adiante com a construção de sua tecelagem. Segundo Giroletti (1988), a execução do projeto da usina enfrentou inúmeros contratempos de diversas ordens resultando no fornecimento de energia para a cidade em 1889 e somente a partir de 1898 iniciaria o fornecimento para indústrias. Em correspondência a L. Kerr - de Manchester - Bernardo Mascarenhas justifica a construção da fábrica de tecidos mesmo antes do início do fornecimento de energia elétrica:

I had put aside the scheme of erecting a small weaving factory of 30 looms, on account of the lighting of this town by electricity; but this matter (as I am now persuaded) requires a longer space of time to make studies and inquires, plans, etc. The town is very wide spread and the circuit is near 26 kilometers from the water fall, it requires much consideration and will take time to get the scheme and the matter at any final resolution. So that I found it better not to waste time (which is money) and go back to my first plan, to build the little factory, and return to my old trade, which has no secret for me⁶⁰ (Carta de Bernardo Mascarenhas A Robert L. Kerr in ESTEVES; LAGE, 1915, p. 123-124).

O projeto para a Tecelagem Mascarenhas previa a instalação de 60 teares do fabricante inglês George Hogson e máquinas de preparação da Robert Hall & Sons, encomendados em Manchester. A localização escolhida para erguer a edificação foi um terreno próximo às estações ferroviárias da Estrada de Ferro Leopoldina e da Estrada de Ferro D. Pedro II, margeando um braço do Rio Paraibuna. Naquela época, no caso de Juiz de Fora, a utilização de um terreno alagadiço era no mínimo inusitada. Como observa Esteves e Lage (1915):

⁶⁰ Eu tinha deixado de lado o plano de erguer uma pequena fábrica de tecelagem de 30 teares, por causa da iluminação desta cidade através da eletricidade; mas este assunto (como estou agora persuadido) exige um longo espaço de tempo para fazer estudos e questionamentos, planos, etc. A cidade é muito extensa e o circuito é próximo 26 quilômetros da queda d'água, requer muita consideração e levará tempo para atingir o plano e o assunto a qualquer resolução final. De forma que acho melhor não desperdiçar tempo (que é dinheiro) e voltar para meu primeiro plano, construir a pequena fábrica, e voltar a meu velho negócio, que não tem nenhum segredo para mim (tradução nossa).

Começaram a chegar no local estacarias de madeira de lei. Pela primeira vez, em matéria de engenharia sanitária, Juiz de Fora, por iniciativa particular, simultaneamente projetava e executava a obra-tipo de conquista de um trecho de terra suspeito para transformá-lo no local adequado à situação de amplo e confortável edifício destinado a uma fábrica de tecido (ESTEVES; LAGE 1915, p.54).

Segundo Passaglia (1995) a instalação da fábrica naquela área da cidade veio reforçar o vetor de expansão da cidade iniciado com a construção da Estrada União e Indústria (1853-61) qualificando aquele local como "porta de entrada" da cidade, onde já tinham sido localizados os primeiros edifícios públicos. Mais tarde, como se sabe, foram instalados nesta região a Alfândega Ferroviária (1893), a Companhia Mineira de Eletricidade, entre outras edificações correlatas à era industrial. O autor reitera os fatores determinantes da localização da fábrica, sendo eles:

- 1º – Ela foi planejada para ficar localizada na área urbana devido ao fator mão-de-obra que, no caso de Juiz de Fora, não constituía-se num problema maior, devido a existência de um contingente significativo de imigrantes e seus descendentes, principalmente alemães e italianos, que poderiam atender às necessidades das primeiras indústrias.
- 2º – Estar próxima do transporte ferroviário, cuja Estação de Juiz de Fora não ficava a mais de 150 metros de distância.
- 3º – Terrenos de baixo custo, condição esta atendida pela área escolhida, na medida em que ela ficava próxima a um dos meandros do rio Paraibuna, portanto sujeita a inundações na época.
- 4º – E, o elemento fundamental, que era o da energia: a fábrica deveria ficar o mais próximo possível da usina transformadora que, por sua vez, deveria estar na menor distância da fonte geradora, que era a cachoeira dos Marmelos (PASSAGLIA, 1995, p. 47-48).



Figura 3.3.2.3: Mapa da área central da cidade de Juiz de Fora do ano de 1895.

Legenda: ○ Localização da Tecelagem Mascarenhas. ○ Largo da Estação.

Fonte: Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora.

As primeiras instalações que abrigaram a tecelagem, projetadas por Bernardo Mascarenhas, foram construídas por outro de tantos empreendimentos dos quais o industrial participava na cidade⁶¹, a Companhia Construtora Mineira onde, em sociedade com Constantino Paletta e Roberto Salustiano, foi responsável pela construção de diversos prédios residenciais e industriais da cidade, entre eles o da Companhia de Tecidos de Juta, inaugurado no ano de 1893 – que revela interessante semelhança com o partido arquitetônico da Companhia industrial São Joannense. Segundo Mascarenhas (1938), esta edificação constituía parte da ala esquerda do edifício em sua composição final. Em seu relatório para a comemoração dos 50 anos da Companhia relata em breve histórico que:

Pouco depois tinha que ampliar as instalações e remodelar o edifício consoante o projecto do engenheiro e arquiteto L. Sue. Desse projecto deixou concluída a ala esquerda onde os novos machanismos foram pouco a pouco instalados para augmentar a producção à medida que os negócios se expandiam (MASCARENHAS, 1938 in: TAMM, 1955).



Figura 3.3.2.4: Ilustração da Companhia de Tecidos de Juta.

Fonte: Arquivo Biblioteca Municipal Murilo Mendes.

Portanto, a hipótese que seguimos é que esta primeira edificação erguida em 1887 para a Tecelagem era composta por um edifício retangular em um único pavimento referente ao andar térreo da ala esquerda e teve o segundo pavimento concluído no ano de 1895. Dois vestígios reforçam esta afirmação: em análise realizada *in loco* pôde-se verificar uma diferença entre os sistemas estruturais utilizados. Enquanto na ala esquerda foi utilizada madeira para os pilares de sustentação e como solução de vigas de sustentação do piso do pavimento superior, na ala direita foram empregados pilares de ferro fundido e vigamento de madeira, apontando ser o pavimento térreo da ala esquerda provável remanescente das primeiras instalações da Tecelagem. Além disso, o andar superior da ala esquerda, em sua fachada posterior, nos revela interessante sistema de travamento estrutural, que possibilita a estabilidade da ossatura de madeira ser independente das paredes em alvenaria de tijolos. O emprego deste sistema provavelmente esteve vinculado aos impactos provocados pelo funcionamento da maquinaria.

⁶¹ Além da Tecelagem Mascarenhas, da Companhia Mineira de Eletricidade e da Companhia Construtora Mineira, Bernardo Mascarenhas participou de diversos empreendimentos em Juiz de Fora tais como a Companhia de Tecidos de Juta (1893), a Sociedade Promotora da Imigração em Minas Gerais (1887), o Bando de Crédito Real de Minas Gerais (1889) e a Academia de Comércio (1891).



Figura 3.3.2.5: Seqüência de imagens: sistema de travamento do 2º piso; estrutura de sustentação em madeira da ala esquerda; estrutura de sustentação em ferro fundido da ala direita..

Fonte: Levantamento fotográfico da autora.

Outro vestígio que confirma esta hipótese é o projeto de ampliação da edificação, de autoria do arquiteto e engenheiro L. Sue do ano de 1893. Como podemos verificar, o projeto indica, na cor preta, o primeiro andar existente, e prevê, na cor rosa, a ampliação da ala direita e de um segundo pavimento para a edificação, constituindo sua composição final. Portanto, uma análise mais próxima deste material confirma a ampliação e reformulação desta primeira edificação. Contudo, somente no final da década de 1890 e início do século XX é que as obras de ampliação do edifício seriam concluídas. Uma publicação carioca assim caracterizou a Tecelagem:

Edifício belíssimo. Sua fachada ocupa área considerável de terreno, ostenta majestosamente o elegante corte das fábricas modernas, e possui nada menos de 46 janelas por onde a luz e o ar devem penetrar em ondas. Nas suas longas oficinas não cessa um minuto, durante o dia, o movimento e o trabalho. O motor faz mover 64 teares, e ao redor destes movem-se 150 pessoas, a maior parte moças e meninas, umas brasileiras, outras espanholas e italianas. Ao penetrar nas oficinas, sente-se uma forte impressão, vendo-se a ordem e o método com que tôdas trabalham, cada uma no seu mister diferente, produzindo em conjunto o admirável tecido de algodão ou de linho. A produção pode calcular-se aproximadamente em 2.000 metros diários, os quais, logo depois de produzidos, têm já colocação, quer no consumo mineiro, quer no de outros Estados da República, tendo adquirido fama pela especialidade de seus riscados, que imitam as mais elegantes casimiras (VEIGA, 1897⁶² apud ESTEVES; LAGE, 1915, p. 128-129)

⁶² VEIGA, Xavier da. **Efemérides Mineiras**. Ouro Preto, Imprensa Oficial, v. 4, p. 124, 1897.

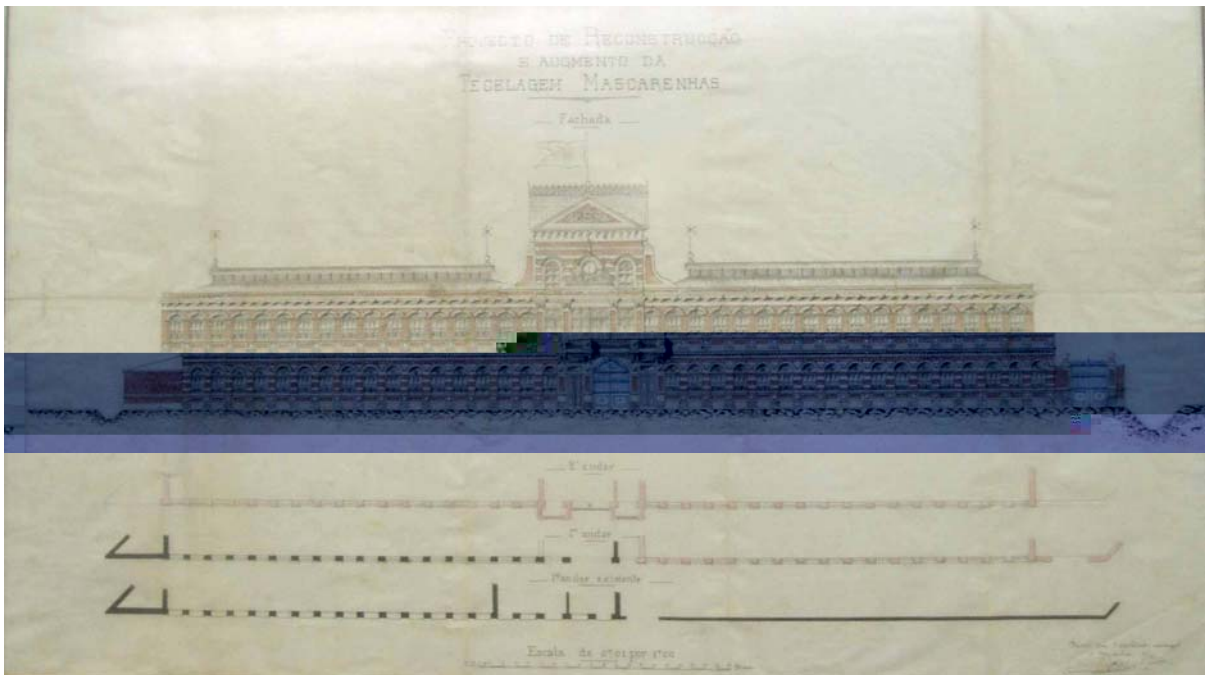


Figura 3.3.2.6: Projeto de Remodelação e ampliação da Tecelagem Mascarenhas de autoria de L.Sue.
Fonte: Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

Este foi um momento de expansão do empreendimento que no final da década de 1890 havia

pavimentos, o diretor introduz a seção de fiação o que segundo Mascarenhas (1938) “veio libertar-nos da importação da matéria prima e das conseqüências do câmbio instável” (MASCARENHAS, 1938 in: TAMM 1955, p.392). Também introduziu a seção de tinturaria, máquinas de acabamento e construiu nova tecelagem para produção de flanelas, cobertores e colchas⁶⁴. Neste momento, o empreendimento passa a denominar-se “Fiação e Tecelagem Mascarenhas”.



Figura 3.3.2.7: Conjunto da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Construção de 1888. ■ Construção de finais de 1890. ■ Construção da década de 1920.
A. Edifício da Alfândega Ferroviária.

O primeiro edifício da Fiação e Tecelagem Mascarenhas – referente ao projeto de L. Sue - destaca-se por já evidenciar em suas fachadas seu uso industrial. Segundo a classificação proposta por Saia (1988) esta edificação aproxima-se do que a autora chamou de “edifício fabril com tipologia específica”. Apresentando um programa produtivo mais complexo que as pioneiras Cedro e Cachoeira, o edifício da Tecelagem Mascarenhas é composto por um bloco central, em três pavimentos no corpo principal da edificação – e um pavimento na parte anexa ao edifício - abrigando a entrada principal, a caixa de escadas além de setores de armazenamento e manutenção, e dois blocos laterais dispostos simetricamente, em dois pavimentos na parte frontal da edificação e um na parte posterior, que abrigavam os setores de produção propriamente dita como as salas de teares, fiação e de preparação. É interessante observar que, tal como vimos em Saia (1988), o bloco central que abriga a caixa de escadas e a entrada principal da tecelagem apresenta tratamento estético mais apurado que as demais alas do edifício. O volume central desta composição apresenta diversos elementos que remetem ao vocabulário clássico, em particular elementos que fazem referência à retórica maneirista. É o caso dos frontões que contornam a cobertura deste volume

⁶⁴ Não há menção à localização desta tecelagem.

e dos balcões que avançam os limites frontais no segundo pavimento apoiados em consoles ornamentados. Pode-se notar também a presença neste segundo pavimento de elementos que sugerem contrafortes encurvados terminados em volutas. Entretanto, a presença do relógio em destaque na fachada, a extensa seqüência de janelas nos blocos laterais, o predomínio da utilização do tijolo aparente, o emprego do sistema de lanternins nas coberturas e a disposição centralizada da imponente chaminé nesta composição reforçam seu pertencimento à esfera fabril.



Figura 3.3.2.8: Edifício da Tecelagem Mascarenhas.
Fonte: Arquivo da Funalfa.



Figura 3.3.2.9: Detalhe da fachada.
Fonte: Arquivo da Funalfa.

Esta fábrica, guardando as devidas proporções, pode-se considerar que estava em consonância com as grandes fábricas têxteis cariocas que dominavam este setor industrial no período (1881-1920), como o caso da Companhia Progresso Industrial do Brasil – a Bangu – que arquitetonicamente afiliava-se às grandes fábricas têxteis inglesas. Um fato interessante, que exemplifica a importância dos empreendimentos industriais localizados no Rio de Janeiro para a economia das cidades na época, foi a tentativa por parte do industrial Bernardo Mascarenhas de, no momento de concepção da Companhia Progresso Industrial do Brasil (1888), trazê-la para Juiz de Fora. Em carta aos incorporadores da Progresso Industrial, Bernardo Mascarenhas explicita as vantagens da localização de um empreendimento industrial em Juiz de Fora, o que nos revela também os motivos de sua escolha para a Tecelagem Mascarenhas:

Fiz aquisição há algum tempo aqui perto desta florescente cidade (a 5 quilômetros, 15 minutos pela P. II e a 6 horas da Côte) de uma magnífica propriedade hidráulica de fôrça de mais de 3.000 cavalos com três alqueires de terreno, com grande pedreira, à vista da Estação do Retiro e à margem da magnífica estrada União & Indústria. Tencionava organizar uma companhia justamente para tecidos finos, morins, etc., pôsto que em ponto mais moderado do que a de V. Ex.^{as}. Tive agora a idéia de chamar a atenção de V. Ex.^{as} para a poderosa fôrça hidráulica, se convier a V. Ex.^{as} aproveitarem-se das vantagens que oferece o local para o importante estabelecimento fabril. Fôrça d'água para mais de 3.000 cavalos. Lugar aprazível para uma posição industrial, a 700 metros acima do nível do mar, portanto muito fresco. Perto de Juiz de Fora, 5 quilômetros de estrada de ferro, onde há hospedaria de

imigrantes que muito facilita o engajamento de pessoal de primeira ordem e a preço mais módico do que na Côte.. Luz elétrica a preço mínimo, estando pertinho do local da fábrica da Cia. Mineira de Eletricidade, que vai fazer a iluminação de Juiz de Fora. Me parece que o lugar pelas vantagens é digno da atenção de V. Ex.^{as} tendo em vista as vantagens econômicas e a garantia do futuro da Cia., vida cômoda para operários (Carta de Bernardo Mascarenhas aos incorporadores da Companhia Progresso Industrial do Brasil, 16 de novembro de 1888 in: MASCARENHAS, 1955, p. 126-127).

Através deste trecho podemos verificar, no entanto, que a instalação da Fiação e Tecelagem Mascarenhas não previa inicialmente a construção de habitação para seus operários, o que somente ocorreria nas primeiras décadas do século XX em função do crescimento do potencial produtivo da fábrica. Como veremos no Capítulo IV, as habitações erguidas para seus operários estão localizadas fora dos limites do conjunto fabril. Foi nesta mesma época, já sob a direção de Agenor Barbosa, que o empreendimento passou por significativas mudanças. Após a conclusão das obras do primeiro prédio, em 1914, foi traçado um plano geral de expansão e remodelação da fábrica. A partir desta data iniciaram-se as obras de quatro edificações no terreno da fábrica, além da expansão do primeiro pavimento da ala esquerda do edifício existente.

No entanto, em 1916, com o falecimento de Amélia Guimarães Mascarenhas – esposa de Bernardo Mascarenhas – foi criada uma sociedade anônima entre seus herdeiros para o prosseguimento do funcionamento da fábrica, que passou a designar-se “Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas”. O momento de criação da sociedade anônima foi marcado por dificuldades relatadas por Mascarenhas (1938), o que provocou o adiamento das ampliações das instalações fabris:

O período de adaptação no novo regime foi, na verdade, trabalhoso e lento. O plano anteriormente traçado para a expansão e remodelamento não sofreu, todavia, solução de continuidade, e os serviços respectivos seguiam a marcha que os recursos ordinários permitiam (MASCARENHAS, 1938 in: TAMM 1955, p.393).

Em 1920 o plano de expansão foi concluído. Entre as edificações erguidas, destaca-se o prédio de 6.500m², construído ao lado do edifício da Companhia, para onde foi transferido o setor de fiação que atenderia aos setores de malharias e meias. Esta edificação fabril destoa-se bastante da primeira fábrica erguida por Mascarenhas. Com partido que acompanha o traçado do terreno de esquina e em tijolo aparente em toda sua extensão, esta construção de dois pavimentos caracteriza-se pela presença de extensas áreas de lanternins⁶⁵ como solução de cobertura, amplos ambientes destinados aos setores produtivos evidenciando a utilização de soluções estruturais mais avançadas tecnologicamente, além do tratamento estético drasticamente mais simplificado. Como se vê a marcação das aberturas é feita, ao contrário da argamassa aplicada no primeiro edifício, através do posicionamento diferenciado da

⁶⁵ Na figura 3.3.2.10 esta edificação – A – apresenta cobertura reformada após incêndio recentemente ocorrido. Sua primeira solução era em lanternins.

própria alvenaria de tijolo aparente. Este mesmo tratamento pode ser visto na divisão dos pavimentos e da cobertura, agora se posicionando de forma denticulada perpendicularmente à alvenaria predominante nas paredes. Esta mesma linguagem foi utilizada nas outras edificações erguidas, agora acrescentando a solução de cobertura em “sheds”, o que denota a incorporação de elementos que sugerem certa tendência à “padronização” de suas instalações, apesar de ainda se apresentarem de forma compacta em termos de partido arquitetônico. Esta foi uma solução bastante difundida na época entre as construções industriais da cidade de Juiz de Fora. É o caso de parte do edifício da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri e Spinelli, como veremos a seguir, e de algumas residências operárias. Outra modificação refere-se à ampliação do primeiro pavimento da primeira tecelagem. Esta, contudo, procura seguir a linguagem do edifício embora apresente solução de “sheds” na cobertura.



Figura 3.3.2.10: Edificações (A) da década de 1920.
Fonte: Arquivo Biblioteca Municipal Murilo Mendes.



Figura 3.3.2.11: Detalhe do edifício da “nova fiação”.
Fonte: Arquivo da Fundalfa.

Podemos verificar também, a partir deste caso, a absorção das premissas utilitaristas no programa desta fábrica. A fábrica empreendeu uma oficina mecânica que, juntamente a uma serralha e uma fundição, executava serviços de grande complexidade tais como a construção de máquinas para a própria fábrica e auxílio na construção das casas da vila operária. Para isto, foi adquirido o prédio da antiga *Mechanica Mineira* que, no entanto, tão logo a fábrica foi totalmente equipada, foi vendido e este setor passou a funcionar com fins de manutenção no próprio terreno da Companhia. Além das casas construídas nesta época, também era oferecido serviço médico aos operários. A preocupação com o bom desempenho produtivo de seus funcionários garantido pela assistência médica oferecida pode ser notada na passagem de Mascarenhas (1938):

[...] foi instalado na fábrica um magnífico gabinete médico-cirurgico, onde os operários são attendidos com toda solicitude e carinho. Os serviços que, desde então, vem prestando este consultório, são incalculáveis e de grande alcance, mesmo no tocante à capacidade productiva dos beneficiados (MASCARENHAS, 1938 in: TAMM, 1955, p. 395).

Em Minas Gerais, a partir do caso da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, podemos observar a passagem da arquitetura industrial com uso camuflado para uma arquitetura tipicamente industrial. Ao compararmos a arquitetura empreendida na Fábrica Cedro, localizada em meio rural, com o edifício da Tecelagem Mascarenhas, erguido em ambiente urbano, evidencia-se o abandono de uma linguagem local-tradicional – representada pela arquitetura das fazendas do Brasil-Colônia, para a incorporação de uma linguagem “modernizadora”, o que poderíamos chamar de “ecletismo industrial”. A referência ao mundo europeu neste caso se dá através da consonância com as construções erguidas naquele continente à época, expressando, de maneira mais ou menos explícita, a dualidade entre a expressão através dos “signos” de afirmação da dominação burguesa e de uma estética fabril autônoma que se afirmava.

3.3.3. A COMPANHIA INDUSTRIAL E CONSTRUTORA PANTALEONE ARCURI & SPINELLI

Desde o ano de 1887 o imigrante italiano Pantaleone Arcuri esteve associado ao setor da construção civil na cidade de Juiz de Fora – primeiramente como pedreiro e posteriormente como empreiteiro e mestre-de-obras – e a partir de 1895 estabeleceu, em sociedade com o também empreiteiro e imigrante italiano Pedro Timponi, a firma “Pantaleone Arcuri & Timponi”. Este empreendimento foi responsável por diversas obras erguidas na cidade de Juiz de Fora, o que lhes rendeu a Menção Honrosa na Exposição Geral Italiana de Turim em 1898. Entretanto, a partir de 1892, quando Pantaleone Arcuri associa-se a Antônio Spinelli, fundando a “Pantaleone Arcuri & Spinelli” ou “Casa São José”, é que se opera um momento mais expressivo de expansão da construtora que passa a executar também atividades fabris. Durante o período entre as duas sociedades, foi erguido o primeiro conjunto arquitetônico que abrigaria as atividades da firma.

As primeiras instalações do empreendimento foram localizadas em terreno próximo à Estação Ferroviária Central, da Tecelagem Mascarenhas e onde iriam erguer-se os prédios da Alfândega Ferroviária e da Companhia Mineira de Eletricidade (este junto ao terreno da Pantaleone Arcuri & Spinelli). Sua localização veio reforçar um novo núcleo urbano que, como sabemos, caracterizou-se por comportar edifícios correlatos à era industrial.



Figura 3.3.3.1: Mapa da área central da cidade de Juiz de Fora do ano de 1895.

Legenda: ● Localização da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli. ● Localização da Tecelagem Mascarenhas.

Fonte: Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Através da reportagem do periódico local “Jornal do Comércio” de 1900, intitulada “Indústria Local”, pudemos identificar o primeiro núcleo de edificações que incluíam o edifício principal, que abrigava o setor de comercialização, alguns depósitos de materiais e a entrada para as oficinas, sendo que estas se encontravam dispostas ao fundo do terreno. Em visita ao estabelecimento, são descritos as suas instalações e funcionamento. O artigo nos revela que a

fábrica dividia-se em diversas seções, entre elas as seções de serraria a vapor, ferraria, moagem, depósitos para materiais “nas quaes reina a maior ordem”, além de armazéns de secos e molhados, ferragens e tintas (INDÚSTRIA, 1900). Segundo Giroletti (2002), a divisão por seções dentro do ambiente fabril pode ser considerado como dispositivo para impor disciplina aos seus operários. Cada seção dispunha de mecanismos específicos para discipliná-los. No caso de seções como a carpintaria e ferraria “a produção da disciplina repousou na relação direta e imediata e no exercício contínuo do controle e da fiscalização do mestre sobre os subordinados” (GIROLETTI, 2002, p.194). Destaca-se também nesta reportagem o escritório e gabinete de desenho onde foram encontrados “mais de 20 plantas para construções, a maior parte já construída nesta cidade, com o estylo moderno⁶⁶, sendo as mesmas desenhadas pelo hábil sócio sr. Pantaleone Arcuri [...]”(INDÚSTRIA, 1900). Embora afirme ser Pantaleone Arcuri o autor dos projetos, sabe-se que os desenhos desta construtora eram de autoria do imigrante italiano Salvador Notaroberto, que neste artigo é identificado como “mestre de oficinas”. Sobre os aspectos arquitetônicos do edifício principal o artigo descreve:

O estabelecimento tem o aspecto imponente, com sua bella architectura, tendo em cima do centro da entrada, uma estátua, representando a Indústria, com um foco electrico seguro na mão esquerda, e assim como um bello meridiano solar, alem de possuir tambem uma linha de bondes com trolly, para fazer os serviços interiores da officina.

Este edificio foi expressamente construido pela firma, e pertence à mesma; tendo 22 metros de frente por 80 de fundos (INDÚSTRIA, 1900).



Figura 3.3.3.2: Primeiro edifício da Companhia Pantaleone Arcuri & Spinelli no início do século XX.
Fonte: Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora.

⁶⁶ Refere-se à linguagem eclética em arquitetura.

É indiscutível a referência à arquitetura clássico-renascentista italiana na edificação principal deste empreendimento. A edificação era composta por três partes dispostas simetricamente. A parte central continha a entrada principal das oficinas feita através de uma passagem constituída por uma combinação de arco e colunas que remete ao “motivo palladiano”, evidenciado pela aplicação da “janela venezina” emoldurada por uma ordem principal – neste caso representada por duas pilastras retangulares. Esta é a base que suporta o segundo pavimento desta edificação onde se destaca a utilização de um frontão estilizado e a aplicação da estátua descrita acima. As duas alas laterais possuem duas aberturas onde se evidencia o uso do motivo da “edícula” – onde a moldura que garante a abertura é composta por duas colunas que sustentam um entablamento e frontão. Esta composição também poderia ser relacionada ao tipo do “arco triunfal romano” cuja divisão tripartida de quatro colunas iguais desigualmente espaçadas destacam uma passagem central e arqueada, no entanto, esta se dá de maneira mais interpretativa do que uma referência explicitada (SUMMERSON, 1982).



Figura 3.3.3.3: Motivo Paladiano.
Fonte: SUMMERSON (1982).

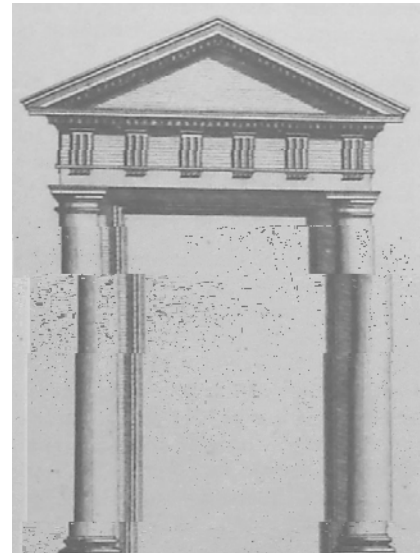


Figura 3.3.3.4: Edícula.
Fonte: SUMMERSON (1982).

As construções para as oficinas localizadas ao fundo do terreno, no entanto, apresentam-se como galpões retangulares de tijolos caiados dispostos paralelamente, com exceção de um que é provavelmente o da expedição, que recebia um ramal da linha férrea em seu interior. Tinham características das construções tipicamente industriais algumas apresentando iluminação zenital, sucessão de janelas em suas laterais além do tratamento estético extremamente simplificado. Na segunda década do século XX estes galpões somavam o número de 11 construções. Ao lado de duas destas construções estava instalada uma imponente chaminé.

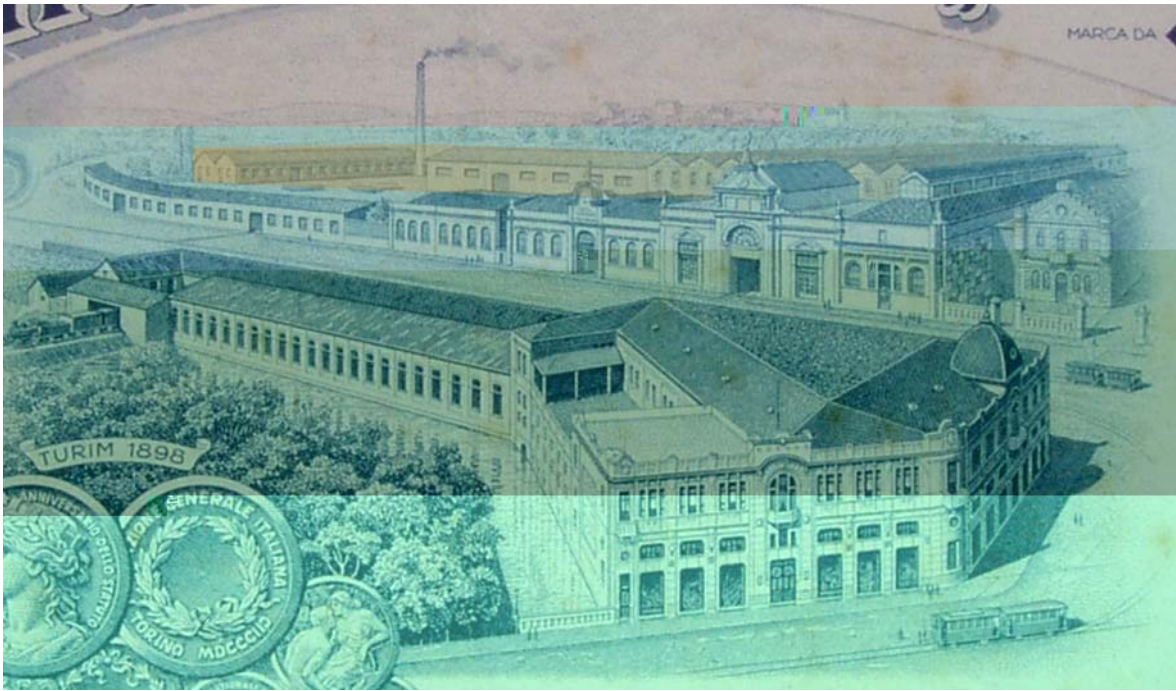


Figura 3.3.3.5: Ilustração do Conjunto já na década de 1920. Detalhe em laranja para as primeiras oficinas da Companhia.

Fonte: Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora.



Figura 3.3.3.6: Interior do setor comercial.

Fonte: PANTALEONE (1906).



Figura 3.3.3.7: Oficinas. Ao fundo a entrada principal.

Fonte: STABILIMENTO (1906).

Junto à edificação principal a construtora ergueu um edifício residencial, que se compunha de duas moradias dispostas paralelamente com uma entrada central comum, onde novamente recorre-se ao motivo da grande arcada emoldurando a passagem. Estas edificações foram construídas para servirem de moradia aos dois proprietários do empreendimento, que como já vimos, constituía-se prática comum entre os industriais da época relacionando-se ao tema da vigilância do local de trabalho.

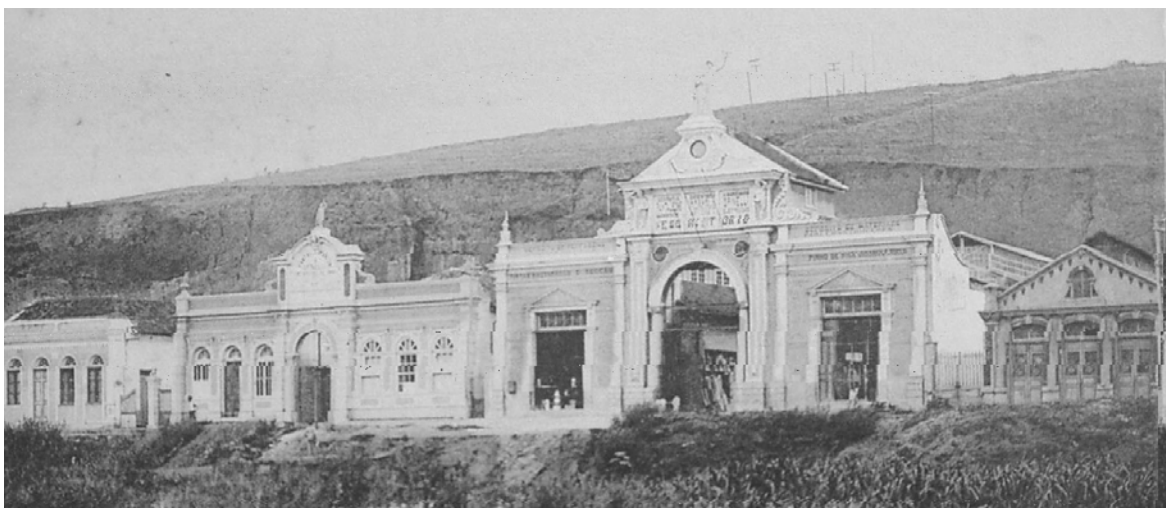


Figura 3.3.3.8: Residências localizadas à esquerda do edifício principal. Postal do final do século XIX.
Fonte: Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Em 1901 inaugurava-se a instalação do motor elétrico de 20 cavalos de potência importado pela firma Guzzi Ravizza & Cia. de Milão. A introdução da energia elétrica neste empreendimento se refletiu na expansão e diversificação de suas atividades. Foi construída, junto ao edifício principal, uma edificação para abrigar uma fábrica de ladrilhos hidráulicos. É interessante ressaltar a estreita ligação entre este empreendimento e as referências italianas. Em reportagem de "Il Bersagliere" de 1906 é comentada a presença de 70 funcionários de origem italiana dentre os 110 empregados na fábrica. Nesta reportagem também se destacam os 3.520 metros quadrados de área do empreendimento e a fabricação de mosaicos de ladrilhos.

A edificação construída para a fábrica de ladrilhos apresenta elementos arquitetônicos mais simplificados em sua fachada principal do que os empregados no edifício principal do estabelecimento. Este edifício era composto de uma construção retangular de 38,20 x 10,90 m – como indica a sua planta baixa, com trilho ferroviário em seu interior. Posteriormente recebeu iluminação zenital feita através do emprego de lanternim por toda extensão da cobertura. Esta solução, apesar de sua fachada ainda apresentar certo apuro estético, acusa seu uso utilitário, no entanto não explicitamente fabril. No entanto, não pretendendo fazer uma interpretação anacrônica, é importante observar que, para a época, este tipo de construção era identificada claramente como uma construção fabril. O jornal "O Pharol" de 1907 identifica a fábrica de ladrilhos como "um estabelecimento industrial digno de nota e digno de ser visitado, pois está preparado para satisfazer a todas as exigências da indústria moderna" (FÁBRICA, 1907). Na lateral desta edificação eram expostos os ladrilhos hidráulicos também divulgados em catálogos da firma.

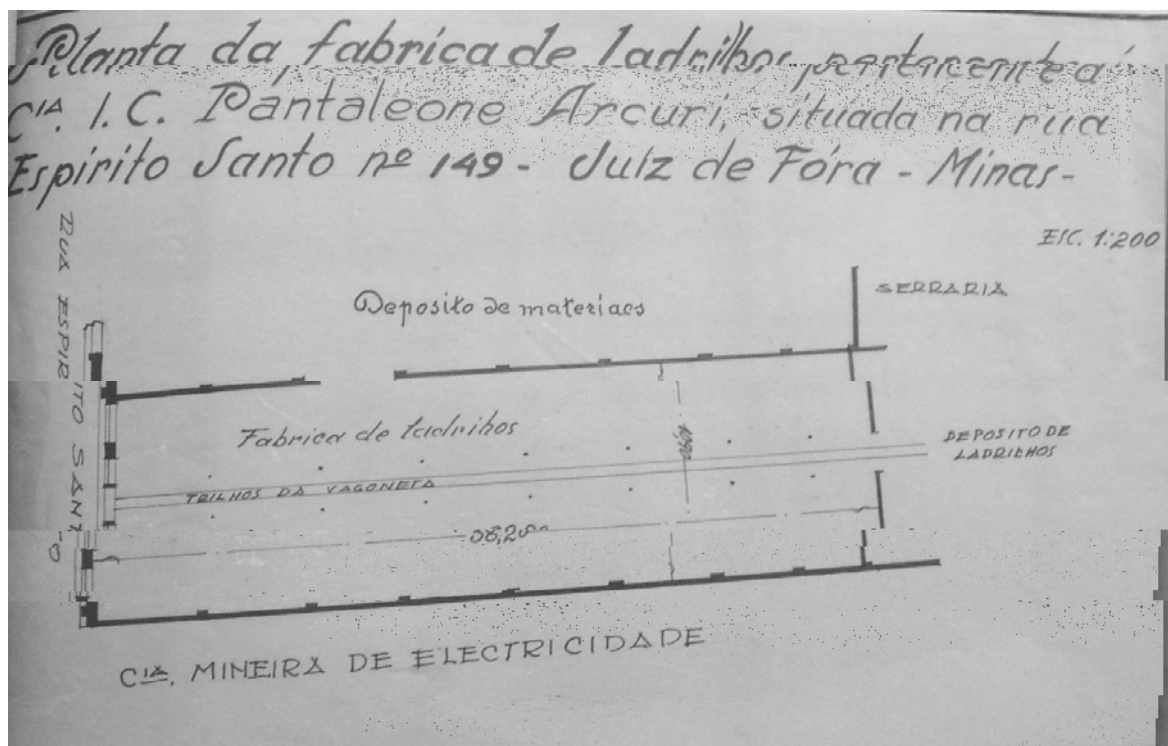


Figura 3.3.3.9: Planta Baixa da fábrica de ladrilhos hidráulicos da Companhia Pantaleone Arcuri & Spinelli.
Fonte: Arquivo Histórico da UFJF.

Através de uma análise em fotografias da época pudemos identificar que esta edificação passou, no início da década de 1910, por uma remodelação e ampliação, inclusive de sua fachada, em que foram introduzidos elementos de tendências mais geometrizarantes em uma de suas aberturas. Esta ampliação ocorreu em função da instalação da fábrica de telhas de “fribrocimento” ou como era chamada na época “cimianto”. A partir desta reformulação foi introduzida a cobertura com lanternins, ampliado o pé-direito da edificação que recebeu em parte de sua extensão um mezanino para o funcionamento de tal fábrica. A coexistência num mesmo espaço produtivo desses dois programas – fabricação de ladrilhos e de telhas de fribrocimento - foi possibilitado pela utilização de diversos maquinismos em comum nos processos de fabricação dos produtos, como no caso da prensa hidráulica. A edificação foi, portanto, ampliada em aproximadamente 40 metros de extensão em direção aos fundos do terreno da firma, como se vê no periódico local “Pharol do Dia” de 10 de novembro de 1910, onde um engenheiro do município relata uma visita à fábrica de “cimianto”:

Este estabelecimento, acha-se instalado em vasto edifício de 80m x 11m de sobrado de um andar solidamente construido contíguo ao antigo estabelecimento industrial dos mesmos senhores. O andar térreo é ladrilhado e cortado pelo centro longitudinalmente por uma linha de trilhos, por onde é conduzido em vagonetes para exportação o producto da fabrica.

Em um dos extremos deste vasto salão está o deposito para matéria prima – o amiantho, importado do arraial da Conceição do Ibitipoca, no município de Lima Duarte (...) este material é conduzido para o andar superior por meio de um guindaste corredeio sobre um eixo de ferro ao longo de todo salão.

O andar superior é dividido em duas partes, uma construída de cimento armado, e outra soalhada com uma abertura pelo centro guarnecida de balaústres, onde funciona o guindaste (...) no pavimento térreo ha cinco lavatorios, revestidos de azulejos e munidos de torneiras para o asseio dos operários depois do trabalho (SOUZA, 1910).



Figura 3.3.3.10: Fábrica de ladrilhos hidráulicos da Companhia à direita da entrada das oficinas.
Fonte: VASTO (1908).

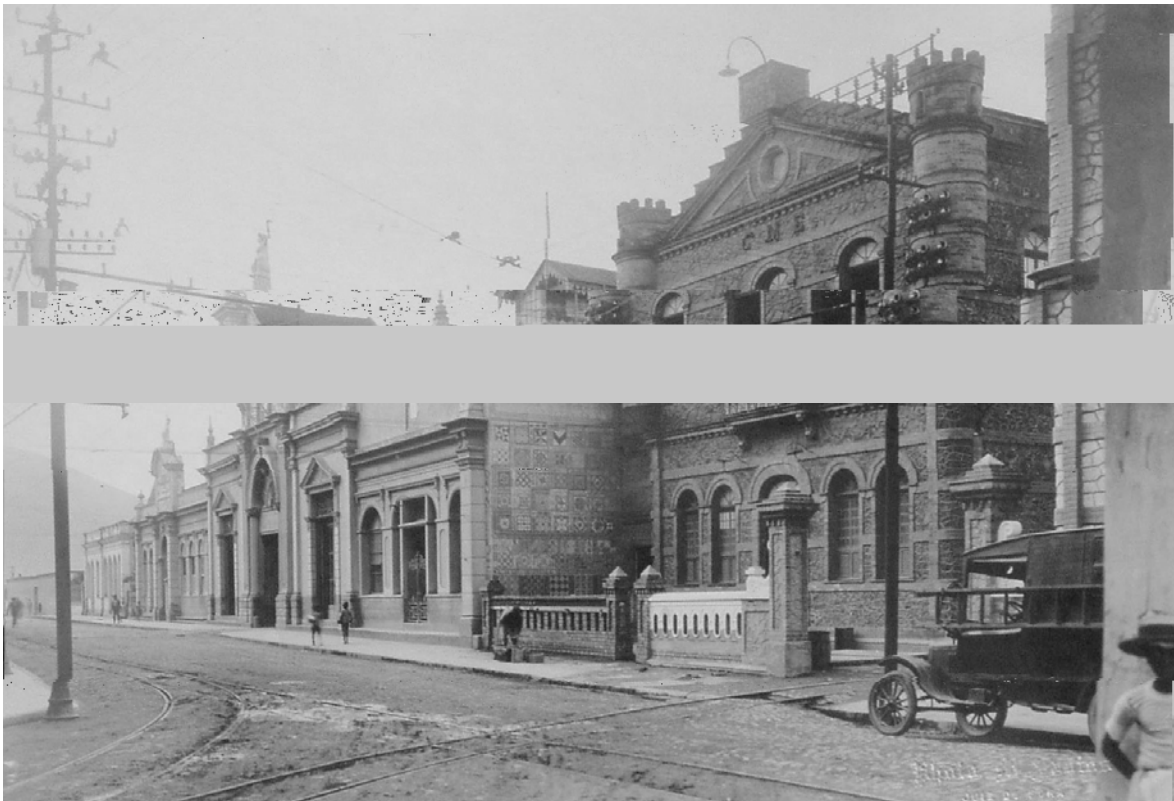


Figura 3.3.3.11: Edifício remodelado entre a entrada das oficinas e o Edifício da Companhia Mineira de Eletricidade.
Fonte: PANTALEONE (1906).

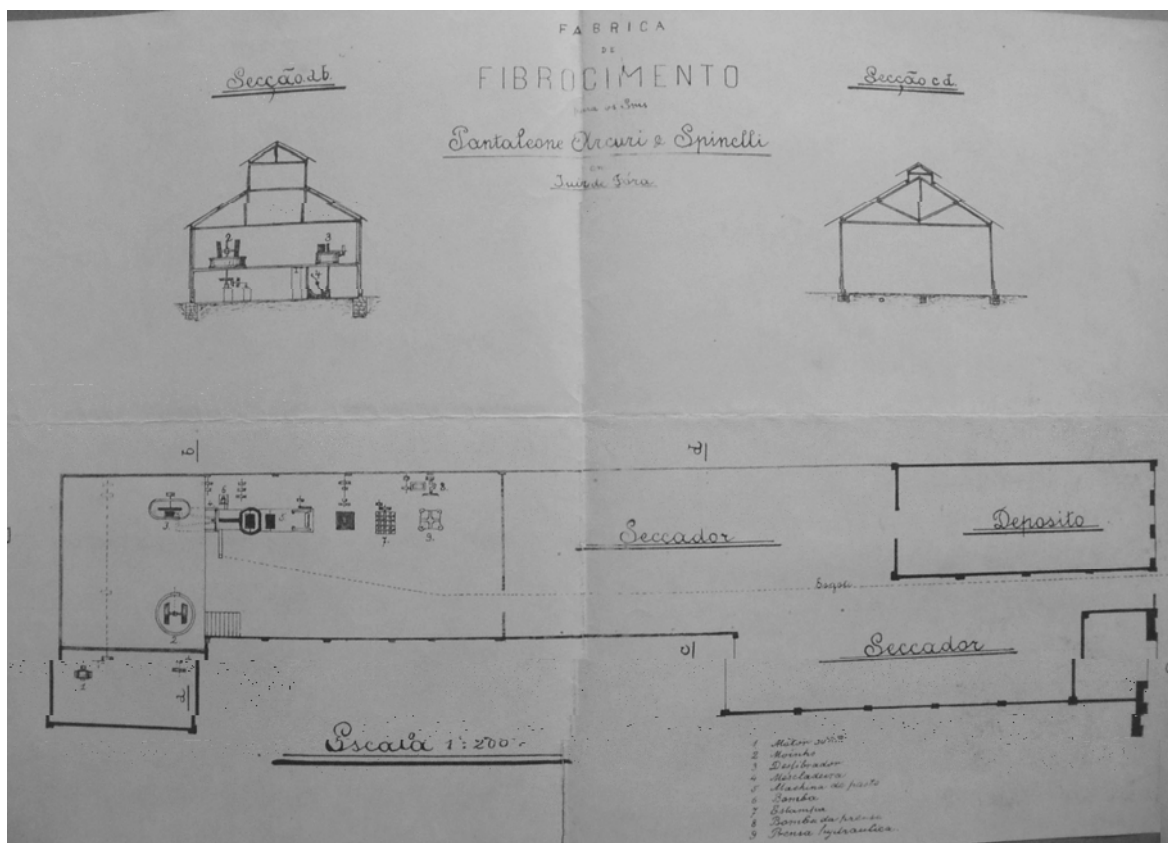


Figura 3.3.3.12: Planta do edifício ampliado para adaptação da fábrica de “cimianto”. À direita situa-se a edificação existente da fábrica de ladrilhos hidráulicos e à esquerda as novas instalações. Detalhe para o uso do sistema de lanternins na cobertura.

Fonte: Arquivo Histórico da UFJF.

No ano de 1911 a empresa já ocupava uma área de 5.500 m² e, segundo o jornal “O Malho” de primeiro de abril do ano de 1911, compunha-se de “diversas industrias” nas quais trabalhavam 300 operários e funcionavam dois motores elétricos. Incluíam-se, entre elas as de “Construções, Depósito de materiaes para construcções, Serraria, Officina de carpintaria, Marcenaria, Officina de ferreiro, uma bem montada fabrica de ladrilhos, mozaicos, grande fabrica de telhas de asbestos – “Amianto” única privilegiada no Brazil” (O MALHO, 1911). Naquele mesmo ano a empresa seria congratulada com medalha de ouro comemorativa da Exposição Internacional Industrial de Milão.

Em 1919, foi constituída a sociedade anônima Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri. Desde 1912, o arquiteto Rafael Arcuri (formado na Itália), filho do industrial Pantaleone Arcuri, passou a comandar os projetos da construtora, e foi o autor do projeto para o novo edifício da Companhia que abrigaria o setor de comercialização, residência do Industrial Pantaleone Arcuri e uma fábrica de carrocerias. O início da década de 1920 caracterizou-se como um momento de expansão de suas atividades fabris, justificando o projeto de ampliação de suas instalações. Para se ter uma idéia, no periódico “Bollettino Officiale della Camera di Commercio Italiana”, de 31 de dezembro de 1932, entre as principais atividades da Companhia são apontadas uma “Fabrica di Mattonelle, fabrica di tegole CIMIANTO, una grande

e completa segheria con lavrazione e fabbrica di mobili, fabbrica di carrozze, fabbrica di carrozzerie per camions” além das atividades relacionadas ao setor de construção civil (L’ATTIVITÀ, 1932).

O terreno adquirido ainda no ano de 1911 situava-se entre a rua Espírito Santo e o córrego da Independência, de frente para as instalações da Companhia já existentes. Segundo Arcuri (1987), para a construção das novas instalações, iniciadas em meados da década de 1920, foi necessário o aterro de uma faixa do terreno alagadiça e a retificação de parte do córrego da Independência. Para Arcuri (1987) esta construção foi assim descrita:

[...] era tudo aterro, a construção, pelo menos as duas linhas mestras da construção foi justamente o muro correspondente ao alinhamento do córrego e a outra linha paralela que divide o prédio em duas partes (...) ali está sobre as estacas de aroeira, madeira. Tanto que no desvio do córrego Independência houve um ressecamento ali e houve também um recalco no prédio, por isso há umas trincas (ARCURI, 1987⁶⁷ apud PROCESSO nº 07021).



Figura 3.3.3.13: Conjunto da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Construções de 1926. ■ Fábrica de Ladrilhos Hidráulicos e telhas de “Cimianto”. ■ Primeiras construções – oficinas e edifício principal. ■ Residências.

⁶⁷ Entrevista de Artur Arcuri, Juiz de fora, 02 de fevereiro de 1987.

Este edifício divide-se em duas partes que se destacam pelo contraste da arquitetura empreendida. Uma parte, destinada a abrigar no primeiro pavimento o escritório administrativo e o estabelecimento comercial e no segundo pavimento a residência do industrial Pantaleone Arcuri, além de casas para aluguel, era composta por uma edificação de partido em “U” situada na parte do terreno onde se dava a confluência das avenidas 15 de novembro (atual Getúlio Vargas) e Espírito Santo, denotando a esta parte da construção maior visibilidade no ambiente urbano. O projeto de Rafael Arcuri dispensava, a esta parte da edificação, apurado tratamento estético às suas fachadas que tinha como ponto central um torreão central marcando a entrada principal para o estabelecimento comercial. As entradas para os demais espaços do programa estavam lateralmente dispostas no conjunto desta parte da edificação. A profusão de linguagens arquitetônicas utilizadas nesta edificação remete a uma fase mais “amadurecida” do que Mignot (1983) chamou de “ecletismo sintético”. Por se tratar de uma edificação cuja função estava apenas relacionada aos trabalhos industriais, arquitetonicamente está mais próxima do tratamento aplicado à tipologia comercial que propriamente industrial.



Figura 3.3.3.14: Conjunto edificado na década de 1920.
Fonte: Arquivo Histórico da UFJF.



Figura 3.3.3.15: Detalhe da junção das duas partes do conjunto.
Fonte: Arquivo Histórico da UFJF.



Figura 3.3.3.16: Seu aspecto atual.
Fonte: Arquivo da FUNALFA.



Figura 3.3.3.17 Fábrica de Carrocerias em 1965, já com algumas modificações.
Fonte: Arquivo Histórico da UFJF.

Em contraposição, a outra parte do conjunto revela uma arquitetura industrial marcante. Em um único pavimento esta ala da edificação, destinada a uma fábrica de carrocerias, apesar de apresentar elementos característicos do que Saia (1988) identificou como “padronização parcial”, tais como o emprego do concreto armado nas vergas das aberturas, e da completa eletrificação dos maquinismos utilizados no processo produtivo – justificando a ausência da chaminé, sua solução arquitetônica está mais próxima do “edifício fabril com tipologia específica”. Isto se justifica tendo em vista que se trata de uma única edificação com grande fachada que revela a utilização de sistema construtivo de alvenaria de tijolo aparente, uso de iluminação zenital através de lanternins refletindo flexibilidade limitada à área da produção propriamente dita. A comparação entre esta parte do conjunto e as primeiras construções industriais da Companhia – como a fábrica de ladrilhos e de telhas de “cimianto” – ainda nos revela o abandono de uma linguagem arquitetônica utilizada em outras tipologias para a adoção de uma linguagem propriamente fabril. A linguagem utilizada nesta edificação também pode ser encontrada em outras construções relacionadas à era industrial cuja construção foi realizada pela Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri, como o caso anteriormente apresentado do ampliação da Companhia Bernardo Mascarenhas.

3.3.4. FIAÇÃO E TECELAGEM INDUSTRIAL MINEIRA



Figura 3.3.4.1: Região de Mariano Procópio na década de 1950.

Fonte: PASSAGLIA (1995).

Legenda: ■ Terreno da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira.

Segundo Giroletti (1988), o caso da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira destaca-se por sua situação única no cenário da industrialização de Juiz de Fora. O autor identifica no processo de industrialização da cidade, até 1930, dois principais grupos quanto à origem do empresariado, os emigrantes por origem, e os não-imigrantes com seus capitais para a aplicação no comércio e no processo de industrialização. A Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira é o único caso, no período, da participação de capitais ingleses neste processo. No ano de 1883, foi organizado um consórcio de firmas inglesas, Morrit⁶⁸ & Cia., Andrew Stiele & Cia. e Harry Whitaker, que adquiriu naquele ano da então decadente Companhia União e Indústria grande parte de seus terrenos, num total de 1.106.000 m² de área, onde estavam situadas as oficinas, para a montagem de uma fábrica de tecidos, a Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira que ficou popularmente conhecida como “Fábrica dos Ingleses”.

A localização deste empreendimento, nas antigas instalações da Companhia União e Indústria, pode estar relacionada a diversos fatores tais como a disponibilidade de mão-de-obra, no caso dos imigrantes alemães instalados naquela região⁶⁹ oriundos dos trabalhos de construção da Companhia União e Indústria, a fácil comunicação com o Rio de Janeiro, além da proximidade com a estação ferroviária de Mariano Procópio da Estrada de Ferro D. Pedro II que facilitaria o escoamento de carga e transporte de matéria-prima para a fábrica.

⁶⁸ De acordo com Oliveira (1953), o diretor desta companhia, Mr. Morrit, provavelmente era oriundo de Manchester, dono de um hotel em Petrópolis e já havia se estabelecido em Juiz de Fora desde 1865, onde esteve envolvido com a construção da rodovia União e Indústria.

⁶⁹ Grande parte destes imigrantes estava instalado na Villagem, na atual rua Bernardo Mascarenhas, conjunto de habitações que a Companhia União e Indústria ergueu para seus operários.



Figura 3.3.4.1: Região de Mariano Procópio.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Terreno da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira. ■ Estação Ferroviária de Mariano Procópio

Este empreendimento veio reforçar o dinamismo urbano da localidade de Mariano Procópio – antigo Rio Novo – área suburbana da cidade de Juiz de Fora. Esta localidade, em razão da construção da rodovia União e Indústria, que contou com a imigração de mão-de-obra livre e especializada. Em 1860, havia 1.114 trabalhadores imigrantes envolvidos com a rodovia. Segundo Giroletti (1988), um dos fatores que contribuíram para a formação de um entreposto naquela localidade foi a diversidade de profissionais que ali se instalaram em função da rodovia. Diferentemente dos casos das companhias “relâmpagos”⁷⁰ empreendedoras de ferrovias, que normalmente reuniam capitais, tecnologia e direção estrangeiros estruturando e arregimentando trabalhadores sem, contudo, criar ligações mais duradouras, os imigrantes da Companhia União e Indústria, durante e após o final de seus trabalhos de construção, fixaram-se ali caracterizando a formação de um relevante mercado produtivo. Para o planejamento da rodovia, Mariano Procópio, seu idealizador, reuniu dois engenheiros franceses e posteriormente, dois arquitetos, três engenheiros, um agrimensor e um desenhista, todos de nacionalidade alemã. Para a execução da obra foram contratados, em 1885, artífices da Alemanha de diversas especialidades, tais como mecânicos, ferreiros e técnicos em construção de pontes (GIROLETTI, 1988).

Sob este contexto, a Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira, inaugurada em 1885, foi construída a partir de um processo de adaptação e ampliação das oficinas da Companhia União e Indústria e sua montagem esteve a cargo de quatro técnicos imigrantes, Luiz Lenz, Pedro Hirsch, Luiz Knopp, sob a chefia de Pedro Schubert (STEHLLING, 1965). Estes técnicos eram oriundos da própria colônia alemã ali existente. Segundo afirma Giroletti (1988), a

⁷⁰ Termo utilizado por GIROLETTI (1988).

imigração de mão-de-obra especializada promovida pela Companhia União e Indústria, provocou, com sua decadência, a formação de um mercado especializado dispondo de profissionais de diversas áreas, como foi o caso de oleiros, artífices, desenhistas e projetistas.

Para o autor,

A introdução dos imigrantes foi responsável pela formação do mercado de trabalho especializado que, posteriormente engrossado pela vinda de novos imigrantes e de outros trabalhadores não qualificados, possibilitou mediante seu trabalho criador, o desenvolvimento industrial de Juiz de Fora (GIROLETTI, 1988, p.72).

Para se ter uma idéia da influência dos colonos alemães no desenvolvimento do processo de industrialização de Juiz de Fora, mais especificamente da localidade de Mariano Procópio – que posteriormente seria chamado de “Bairro Fábricas”, nesta mesma época foram fundados diversos estabelecimento industriais de propriedade alemã. Além disso, estes imigrantes que trabalharam na construção da rodovia e suas instalações dominaram o setor de construção civil na cidade e região. Era o caso do ex-colono e metalúrgico Pedro Schubert, responsável pela montagem das instalações da Companhia Fiação e Tecelagem Industrial Mineira. Segundo Stheling (1965), Schubert foi pioneiro em fundir ferro-gusa em Juiz de Fora, utilizando um forno catalão. Este ex-colono organizou uma oficina próximo à estação de Mariano Procópio, a Schubert, Cia & Irmãos, posteriormente associando-se ao ferreiro Hass quando foi incluída uma serraria movida a vapor. Esta firma se especializou na fundição de ferro e bronze e na fabricação de máquinas agrícolas.

Segundo Giroletti (198), a Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira foi a maior empresa local e única no período organizada e controlada por capitais estrangeiros. No momento de sua inauguração, a Companhia tinha um capital inicial de 600 contos, 3.600 fusos, 74 teares, 120 operários e uma força motriz de 100 HP. No ano de 1915 destacava-se pelo capital de 1.200 contos e seus 637 operários (ESTEVES; LAGE, 1915). Esta fábrica utilizava uma turbina hidráulica da antiga Companhia União e Indústria como fonte de força motriz. Na planta para adaptação das instalações ferroviárias da D. Pedro II nas antigas instalações da Companhia União e Indústria em Mariano Procópio – na época chamada de ramal de Rio Novo, podemos observar a existência de tal maquinismo, bem como a queda d’água utilizada. No “Almanach de Juiz de Fora” de 1898 há um anúncio da fábrica ressaltando, além dos seus produtos, sua localização próxima à estação da “Estrada de Ferro Central do Brasil” e a “grande medalha de ouro e diploma de honra” conquistada na exposição industrial de Juiz de Fora de 1886 (ALMANACH, 1898).

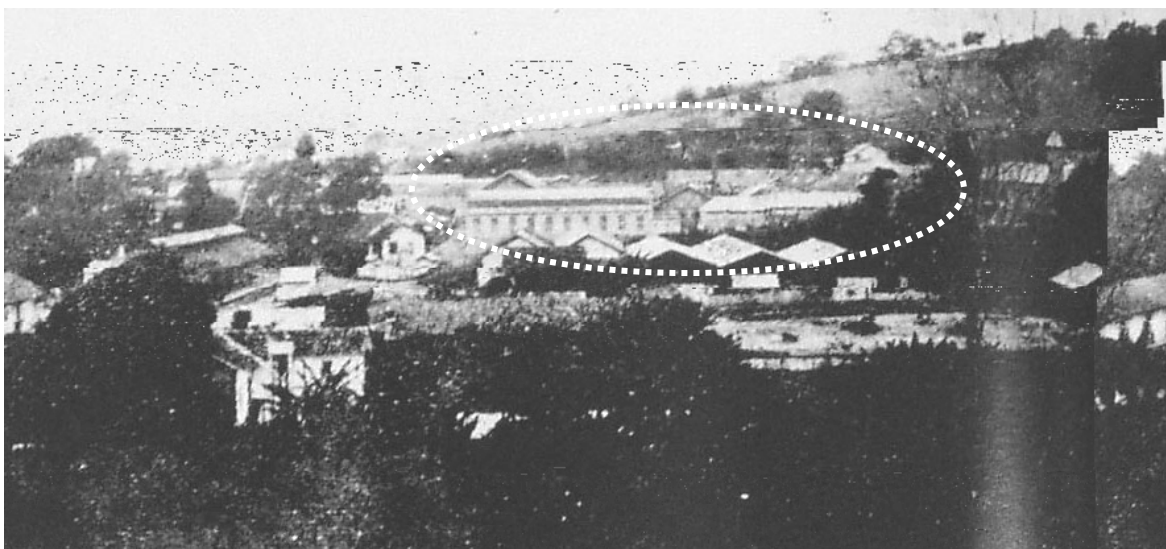


Figura 3.3.4.2: Fotografia da Companhia União e Indústria em 1915.
Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).

Pouco se sabe sobre a adaptação destas instalações para a montagem da fábrica de tecidos, contudo, pudemos identificar alguns pontos em comum, em termos de implantação, entre as instalações da fábrica e da antiga paragem da União e Indústria. Provavelmente foram utilizados para a montagem da fábrica uma ou as duas edificações que correspondiam aos depósitos do conjunto da antiga Estação de Paragem de Rio Novo da Companhia União e Indústria. Esta hipótese justifica-se pela forma coincidente de implantação destas edificações naquele terreno. Posteriormente, com a expansão da capacidade produtiva da fábrica, foram erguidas outras edificações que se caracterizaram principalmente pela utilização de sistema construtivo em alvenaria de tijolo aparente, o uso de iluminação zenital feita através de sistema de lanternins e pela horizontalidade de suas instalações. Distintamente das soluções mais compactas de edifícios fabris observadas durante o período na cidade de Juiz de Fora, as instalações da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira foram construídas em várias seqüências de galpões industriais dispostos paralelamente entre si, alternando sua implantação no terreno, não havendo uma edificação principal entre o conjunto. Provavelmente esta disposição esteve relacionada ao próprio processo de instalação da fábrica que se originou da adaptação de galpões, bem como em função do vasto terreno que ocupava, permitindo tal solução.

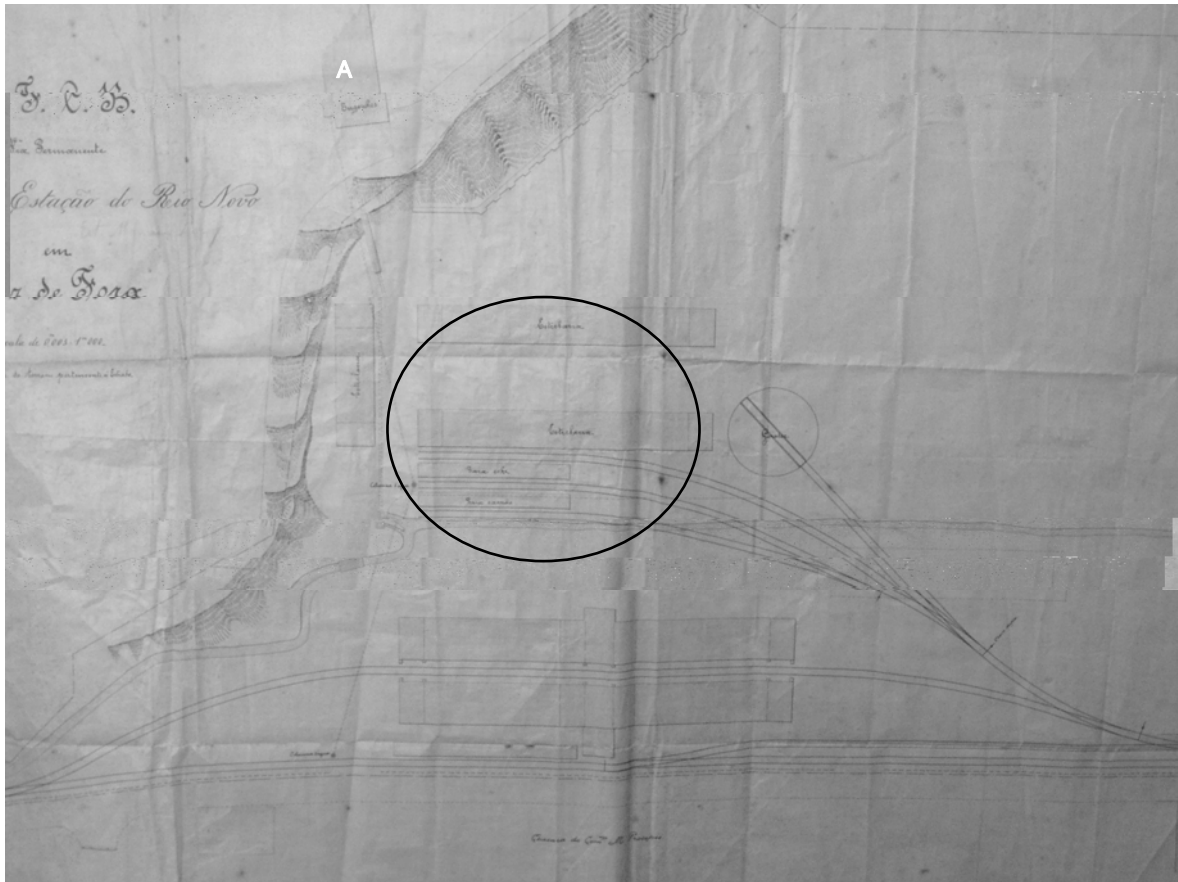


Figura 3.3.4.3: Antigo terreno da Companhia União e Indústria.

Fonte: Arquivo da Rede Ferroviária Federal – Escritório de Juiz de Fora.

Legenda: A. Engenhos. ○ Galpões que provavelmente foram usados para a montagem das primeiras instalações da fábrica.

Embora não possamos elaborar uma demarcação cronológica clara de suas instalações⁷¹, pudemos identificar duas tipologias arquitetônicas empreendidas no conjunto fabril. A primeira delas, como já mencionamos, constitui-se de edificações retangulares em sistema de alvenaria aparente, sistema de lanternins na cobertura sustentada por sistema estrutural em ferro fundido, e embasamento de alvenaria de pedra. Segundo Processo nº 004486, no início do século XX, foi construído edifício para abrigar o setor administrativo da fábrica, contendo escritórios, diretoria e o setor de expedição. O projeto e execução desta ampliação foram realizados pela Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri utilizando linguagem semelhante à verificada no restante do conjunto. Esta edificação, externamente dividida em dois blocos, caracteriza-se pela demarcação das aberturas em arco-pleno feitas através de pilastras em onde se pode verificar a simplificação do tratamento estético concentrando a ornamentação nos detalhes em tijolos sobressalentes. Esta tipologia já demonstra claramente a utilização de uma linguagem “industrial”, típica das construções fabris da época. Outra tipologia identificada, embora em menor quantidade, é a tipologia que Saia (1988) chama de “edifício fabril com padronização parcial”. Esta pode ser percebida nos edifícios que abrigaram o setor de

⁷¹ Em vista da demolição quase total do conjunto e das poucas informações mais antigas sobre a fábrica. Os arquivos da Companhia, doados ao Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora, foram perdidos.

assistência médica e refeitórios. Estes edifícios, além da utilização do sistema de alvenaria de tijolo aparente, empregam o sistema de “sheds” como solução de cobertura. Portanto, podemos relacionar a data de sua construção a um momento próximo à década de 1920 quando da vulgarização deste modelo.

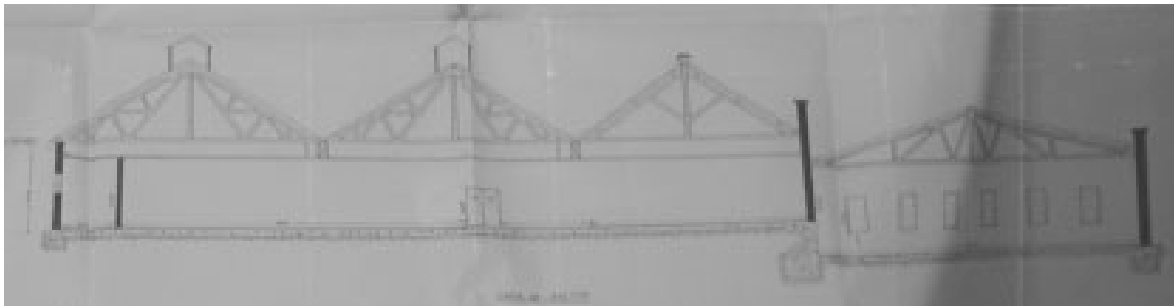


Figura 3.3.4.4: Corte longitudinal revelando a utilização de sistema de lanternins nos antigos galpões.
Fonte: PROCESSO nº 004486.



Figura 3.3.4.5: Setor de tecelagem.



Figura 3.3.4.6: À direita da Expedição telhados em “sheds” do refeitório, assistência médica e varejo.

Fonte: Arquivo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes. **Fonte:** Arquivo da FUNALFA.

Embora tenha passado por diversas reformas, a organização do programa produtivo ainda pode ser percebida em documentos de finais da década de 1950. Como mostra o esquema abaixo, sua implantação em um terreno de esquina permitiu um fluxo linear e horizontalizado de suas operações, desde a recepção do algodão até sua expedição, todos eles próximos dos ramais férreos. Numa lateral do conjunto podemos verificar a presença dos setores de recepção e armazenamento da matéria-prima, seguidos dos setores de preparação e fiação. Posteriormente, na área central do terreno temos a tecelagem e acabamento e setores de apoio da produção como depósitos, caldeiraria e carpintaria. Na outra lateral do terreno encontram-se dispostos os setores de expedição de mercadoria, varejo, assistência médica e refeitório.



Figura 3.3.4.7: Conjunto da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira

Fonte: PROCESSO nº 004486.

Legenda: Expedição. Setor de acabamento. Tecelagem. Recepção, Preparação e Fiação.
Assistência Médica, Refeitório e Varejo. Chaminés.

Próximo à fábrica, localizavam-se as habitações para operários empreendidas pela Companhia após a década de 1940, além de uma edificação construída para abrigar a residência do diretor – que também utilizava o sistema de alvenaria de -, o que nos remete, novamente, às noções de controle e vigilância do trabalho na fábrica e da vida do trabalhador⁷².



Figura 3.3.4.9: Seqüência de imagens da residência da diretoria.

Fonte: Arquivo da FUNALFA.

⁷² A Fiação e Tecelagem Industrial Mineira ergueu, durante a década de 1940, uma vila operária e casas para seus funcionários mais graduados próximas da residência da diretoria. No entanto, estas não foram incluídas neste trabalho por terem sido construídas em período posterior ao recorte temporal fixado para a pesquisa.



Figura 3.3.4.8: Implantação das instalações da fábrica.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: Implantação das instalações da Companhia já demolidas. Expedição. Residência da diretoria.
 Refeitório, Assistência Médica e Varejo. Chaminés.

À arquitetura empreendida nas instalações da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira podemos relacionar uma influência direta das construções fabris inglesas. Embora apresente um partido mais horizontalizado que as construções típicas britânicas, o uso intensivo do sistema de alvenaria que reforça este vínculo. Por ter sido a primeira fábrica de tecidos de Juiz de Fora, e uma das primeiras instalações industriais de grande porte da cidade, a influência da arquitetura da Companhia, presume-se, pode ter sido de grande relevo para algumas indústrias que se instalariam. A mão-de-obra especializada de imigrantes alemães que dominavam, entre outras, técnicas de fundição e olaria, num primeiro momento, e posteriormente a contribuição dos imigrantes italianos, como foi o caso da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri, constituíram elementos fundamentais tanto para esta construção industrial, quanto por outros estabelecimentos industriais que viriam se instalar. Sua linguagem simplificada e a imponente chaminé, entre outros elementos já abordados, afirmavam a inserção da fábrica enquanto tipo arquitetônico no ambiente urbano da cidade de Juiz de Fora, evidenciando o processo de industrialização por que esta passava.

3.3.5. COMPANHIA FIAÇÃO E TECELAGEM SANTA CRUZ

A Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz foi fundada no ano de 1914 a partir da organização de uma sociedade anônima cujos sócios majoritários, Azarias Andrade e Francisco Ignácio de Andrade, eram médicos e donos de uma fazenda de café próximo à região de Três Rios. Portanto, a formação desta Companhia esteve relacionada com a diversificação de atividades através do investimento de capitais acumulados na cafeicultura no setor industrial. Como se sabe, a economia cafeeira foi a principal agenciadora do processo de industrialização, decisivamente em São Paulo, e em menor escala em Minas Gerais. Giroletti (1988) observa as interligações que promoveram este processo, e como a localidade de Juiz de Fora reuniu atrativos para investimentos:

[...] o desenvolvimento da cafeicultura vai reorganizar a economia mineira e aumentar a receita pública; vai possibilitar a ocupação e povoamento da Zona da Mata, a modernização dos transportes (rodoviário e ferroviário) e estimular o surgimento dos núcleos de mercado interno. A maior concentração de capital, formado pelo desenvolvimento da cafeicultura, em Juiz de Fora se deve à formação de um entreposto comercial resultante do concurso da Rodovia União e Indústria. Esta concentração se refletirá no crescimento da cidade, na diversificação da economia e no processo de crescimento da industrialização local (GIROLETTI, 1988 p.51).

Pacheco (1996) corrobora esta tese observando que as fábricas⁷³ fundadas no período entre 1914 e 1924 na cidade de Juiz de Fora se caracterizaram por serem comparativamente de menor porte do que as do período anterior e, na maioria dos casos⁷⁴, estiveram vinculadas ao capital cafeeiro. Naquele momento a industrialização da cidade já havia se consolidado e a economia cafeeira começara a entrar em declínio na região do vale do Paraíba, fatores estes que justificam a hipótese de um processo de diversificação de investimentos seguido da migração de capitais do setor agrário para o setor industrial.

Além dos investimentos em um estabelecimento industrial, os sócios majoritários da Companhia, Azarias Andrade e Francisco Ignácio de Andrade, ainda participavam de outros empreendimentos na cidade de Juiz de Fora, tais como uma Companhia de Seguros e de Loteamento. Este fato aponta para a consolidação da cidade como pólo atrativo para diversificação de investimentos em atividades vinculadas ao mundo industrial. Esteves e Lage (1915), no Álbum do Município de 1915, destacam a atuação do poder público no processo de industrialização e diversificação de atividades industriais na cidade através de incentivos fiscais. Uma resolução do ano de 1905 da Câmara Municipal confirma tais intenções e, embora a Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz possa não ter sido contemplada por esta resolução, pois se tratava de um gênero industrial já existente na cidade, esta passagem

⁷³ Especificamente o caso da indústria têxtil.

⁷⁴ Tais como os casos das fábricas têxteis São Vicente (1924) e um dos nossos objetos de estudo a São João Evangelista (1915) que será tratada a seguir.

exemplifica bem o esforço por parte do poder público incentivando a instalação de empreendimentos na cidade correlatos às atividades da era industrial. A Resolução nº 541 de 18 de julho de 1905 dispunha que:

Art. 1º . Quaesquer indústrias que não tenham congêneres no município e que comecem a ser exploradas na vigência desta resolução ou que apenas se exercitem há dois annos, gosarão dos seguintes benefícios:

§ 1º . No primeiro anno em que funcionarem ficarão livres de impostos municipaes;

§ 2º . No segundo anno pagarão apenas um terço das contribuições constantes das tabellas fiscaes em vigor;

§ 3º . No terceiro e quarto anno pagarão metade destas contribuições e destas datas em deante pagarão integralmente os referidos impostos.

Art. 2º . Revogam-se as disposições em contrário (Resolução 514 de 18 de julho de 1905 in: ESTEVES; LAGE, 1915).

Para tanto, a Companhia adquiriu as instalações da antiga malharia, também denominada Santa Cruz, localizada na rua São Sebastião, área próxima ao largo da Estação (Central e Leopoldina). À compra deste edifício podemos relacionar a consolidação e especialização do que hoje chamamos de área central da cidade, formada pelos espaços identificados por Passaglia (1995) como o núcleo do Largo da Estação – atual Praça João Penido, e o núcleo formado pelo Largo da Alfândega Ferroviária – atual Praça Antônio Carlos. Esta área caracterizava-se por concentrar atividades relacionadas ao setor industrial e de transportes. Como vimos, além das duas estações e da alfândega ferroviária, estavam ali instaladas a distribuidora da Companhia Mineira de Eletricidade, a Tecelagem Mascarenhas e a Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri. Entre outros fatores, estes justificaram a instalação de empreendimentos industriais nesta área da cidade, como foi o caso da Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz⁷⁵.



Figura 3.3.5.1: Implantação da Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Implantação das instalações da Companhia.

⁷⁵ Sabe-se que esta Companhia construiu casas para seus operários que, no entanto, foram erguidas em período posterior ao recorte temporal estabelecido para esta pesquisa.



Figura 3.3.5.2: Área Central da cidade de Juiz de Fora.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas. ■ Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli.
■ Companhia de Fiação e Tecelagem Santa Cruz. ■ Largo da Estação. ■ Alfândega Ferroviária.

A primeira edificação que abrigou tal companhia constituía-se de um edifício de um único pavimento, retangular cuja seqüência de aberturas se dava simetricamente ao ponto central de sua fachada, onde se localizava a entrada principal da fábrica. Toda sua extensão frontal da cobertura, em duas águas e dois óculos para iluminação, era protegida por uma platibanda adornada simetricamente por uma composição que intercalava “frontões segmentares”, de topo curvo, e compoteiras. A arquitetura empreendida nesta fábrica pouco reflete seu uso fabril. Esta está mais relacionada ao emprego da linguagem eclética comum às edificações residenciais, públicas e comerciais do que propriamente à empregada nas construções industriais. Portanto, trata-se de um exemplar da arquitetura eclética que pode ser caracterizada por seu uso industrial de maneira camuflada.



Figura 3.3.5.3: Antigas instalações da fábrica.
Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).

No momento de montagem da fábrica foram adquiridos terrenos junto à construção existente demonstrando as intenções de ampliação daquelas instalações. Segundo o Processo nº 488516 (1999), desde a idealização deste empreendimento já havia a intenção da compra de terrenos para uma possível ampliação. O ofício de 11 de outubro de 1911 relata o pedido por parte da direção da fábrica⁷⁶ dirigido à Câmara Municipal da cidade, onde é pleiteada a disponibilização para compra de tais terrenos que compunham parte do Horto Municipal. Este ofício afirmava que “para estabelecerem e montar a fiação” seria necessário “adquirir algum terreno contíguo à sua fábrica (situada na Rua São Sebastião) e que estão ocupadas pelo Horto Municipal (...) numa faixa de 11 metros por toda a extensão atual (...) prestando-se a um fim industrial do qual depende o desenvolvimento dos produtores de sua fábrica” (Ofício de 11 de outubro de 1911 in: PROCESSO nº 488516, 1999, p. 4). Consta que estes terrenos foram cedidos. Em 13 de outubro de 1916, há um pedido de autorização à Câmara Municipal, da parte do então Diretor-Presidente da Companhia Francisco Ignácio Monteiro de Andrade, para a ampliação de uma casa situada no antigo Horto Municipal e modificação de instalações sanitárias da fábrica. Entretanto, o projeto para ampliação desta primeira edificação foi elaborado somente no ano de 1918 ficando a cargo da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri, sob autoria de Salvador Notaroberto.



Figura 3.3.5.4: Seqüência de imagens da Companhia de Fiação e Tecelagem Santa Cruz.
Fonte: PROCESSO nº 488516.

⁷⁶ A diretoria da Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz era composta por Andrade, Monteiro e Waltemberg.



Figura 3.3.5.5: Fachada Frontal Companhia de Fiação e Tecelagem Santa Cruz.
Fonte: PROCESSO nº 488516.

A ampliação das instalações da Companhia, embora tenha mantido a utilização do sistema de fechamento em “guilhotina” em suas janelas, pouco lembra o edifício da antiga malharia. Este projeto previa uma edificação de partido retangular em dois pavimentos, dividida em dois grandes blocos simetricamente dispostos cujo eixo se dava através da entrada principal, demarcada por platibanda com motivos geometrizes e por uma pequena sacada no segundo pavimento. Esta composição remonta à disposição do primeiro edifício da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri cuja grande entrada divide dois blocos da edificação. Outro elemento recorrente em edificações fabris, de dois ou mais pavimentos, como eram os casos do edifício principal da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas e da Fábrica Meurer, é a sacada, ou balcão, localizada geralmente sobre a entrada principal da fábrica. Na nova fachada também se nota a substituição das vergas em arco-pleno por vergas em arco-abatido nas seqüências de janelas que compõem a fachada. Outros dois elementos simétricos e verticalizados, tal como a entrada principal, interrompem a “monótona” sucessão de aberturas. Estes dois elementos diferenciam-se do conjunto por abrigarem janelas com vergas em arco-pleno e receberem revestimento de argamassa pintada. Também é o caso das “pilastras” que fazem a marcação das aberturas. Surgem como elementos verticalizados, simulando capitéis em seu topo, além de apresentarem tratamento estético em frisos paralelos no revestimento de argamassa. Outra característica marcante desta fachada é a aplicação de sistema de alvenaria aparente com tijolos de terracota policromada.



Figura 3.3.5.6: Fábrica Meurer.
Fonte: JULZ (1996).



Figura 3.3.5.7: Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas.
Fonte: Arquivo da Biblioteca Municipal Murilo Mendes.

O embasamento em alvenaria de pedra remonta aos preceitos divulgados no *Cours de Constructions Industrielles* quando é recomendada a restrição da utilização da alvenaria de pedra ao embasamento e fundações das edificações industriais devido ao seu alto custo. Suas grandes proporções e a utilização intensiva do sistema de alvenaria de tijolo aparente evidenciam sua função industrial, podendo ser considerado, também por sua forma compacta, como um “edifício fabril com tipologia específica” (SAIA, 1988).



Figura 3.3.5.8: Seqüência de imagens da Companhia de Fiação e Tecelagem Santa Cruz.
Fonte: PROCESSO nº 488516.

A cobertura desta edificação, de acordo com os dados levantados, fazia-se paralelamente ao alinhamento da rua, em sistema de “sheds”, expressando a necessidade de grandes vãos que atendesse um programa produtivo mais complexo. Em termos de disposição interna, o programa produtivo era basicamente dividido entre os dois blocos que compõem a edificação, situando de um lado a fiação e do outro a tecelagem. A circulação entre os dois pavimentos e os dois blocos do edifício se fazia através de escadas e passarelas dispostas na área central deste.

3.3.6. FÁBRICA DE TECIDOS SÃO JOÃO EVANGELISTA

A Fábrica de Tecidos São João Evangelista foi fundada na década de 1910 e inicialmente instalada na área central da cidade⁷⁷. Segundo Esteves e Lage (1915), até meados da década de 1910 esta fábrica pertenceu ao Coronel João Evangelista da Silva Gomes e suas instalações, como ilustram os autores, em nada remetiam a uma linguagem caracteristicamente fabril. De pequenas dimensões, a esta edificação podemos relacionar a utilização de outra tipologia arquitetônica para os propósitos industriais denotando uma série de limitações no que diz respeito à complexidade do programa produtivo, escala da produção, bem como à expansão das atividades industriais.

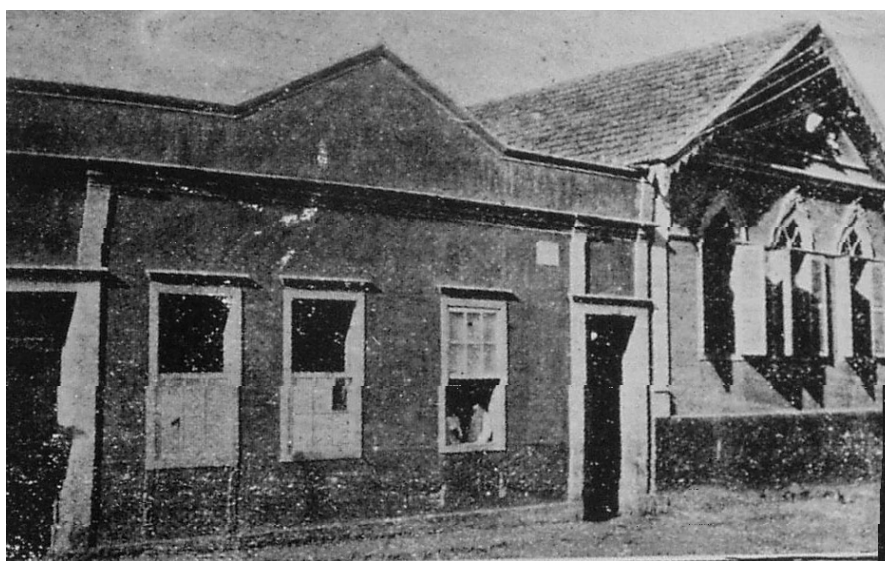


Figura 3.3.6.1: À esquerda antigas instalações da Fábrica São João Evangelista.
Fonte: ESTEVES; LAGE (1915).

No ano de 1923 esta fábrica foi adquirida pelo Coronel Theodorico de Assis Filho, cafeicultor proprietário de uma fazenda localizada na zona rural próximo à cidade de Juiz de Fora⁷⁸ - denominada "Fazenda Floresta", para onde seria transferida, em 1924, a fábrica de tecidos. De acordo com **Diário Mercantil** de novembro de 1922, inicialmente este empreendimento tinha como objetivo atender apenas as esposas e filhas dos colonos italianos instalados na fazenda o que, no entanto, viria a se expandir tornando-se a principal atividade econômica daquela fazenda. A fábrica teve como responsável técnico o engenheiro Frederico Augusto Álvares da Silva que havia sido diretor da Companhia Cedro e Cachoeira, além de fundador e diretor de uma tecelagem na cidade de Alvinópolis. A partir de 1927, Teodorico de Álvares de Assis, que se especializara em indústria têxtil na Universidade de Vitória na Inglaterra, passou a compor o corpo técnico da fábrica (S.A. Fábrica de Tecidos São João Evangelista, 1972).

⁷⁷ Esta fábrica funcionava na Rua Botânica, 436 (ESTEVES, 1915).

⁷⁸ Área que atualmente faz parte da área urbana de Juiz de Fora, sendo conhecida por "Bairro Floresta".

Trata-se, portanto, de uma fábrica situada fora da cidade, que cria um núcleo fabril para abrigar seus operadores. O núcleo era composto de três conjuntos de habitações para os operários da fábrica, hospedaria, escola, armazém, posto médico e odontológico, capela, campo de futebol, confeitaria e cinema.



Figura 3.3.6.2: Núcleo Fabril da São João Evangelista.

Fonte: Ilustração sobreposta a fotografia do Acervo da São João Evangelista.

Legenda: ■ Instalações fabris. ■ Habitacões operárias. ■ Equipamentos coletivos.
A. Casa Grande. B. Habitacões operárias.

Como se vê, as instalações fabris localizam-se na área central do conjunto sendo que o bloco dos escritórios da administração da fábrica surge como um elemento vertical que sobressai e permite uma ampla visão do conjunto. As primeiras instalações foram implantadas através de dois edifícios retangulares, em um único pavimento, dispostos paralelamente entre si. Um deles destinava-se ao setor de fiação e outro ao setor de tecelagem. Estas duas edificações estão datadas de 1924, portanto o edifício da administração, situado entre estas duas edificações, foi construído posteriormente no início da década de 1930. Também as outras instalações referentes ao setor de acabamento, provavelmente foram construídas, ou mesmo remodeladas em torno do ano de 1934 – há uma referência ao ano de 1934 na fachada desta. Entretanto, estes últimos apresentam-se dispostos perpendicularmente às edificações principais da fábrica formando uma espécie de pátio entre as edificações.

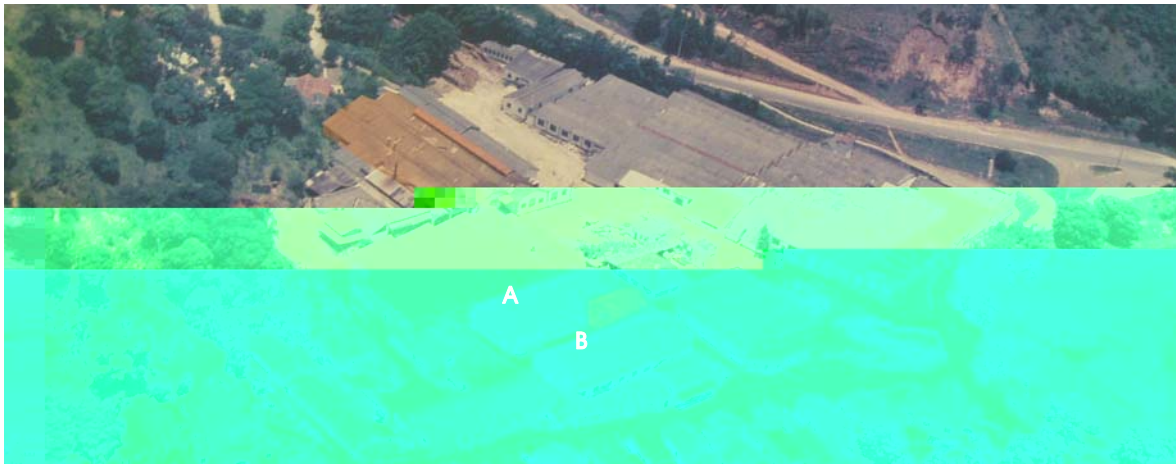


Figura 3.3.6.3: Núcleo Fabril da São João Evangelista: detalhe das primeiras instalações da fábrica.

Fonte: Ilustração sobreposta a fotografia do Acervo da São João Evangelista.

Legenda: ■ Galpões industriais de 1924 (A. Fiação; B. Tecelagem). ■ Seção de acabamento. ■ Escritórios.

Os edifícios fabris construídos neste primeiro momento exibiam tratamento estético apurado incorporando ornatos em estuque entre elementos estruturais que remetem às pilastras do vocabulário clássico. Entretanto, é relevante a presença de elementos que expressam seu pertencimento à Era industrial. É o caso de elementos retangulares que marcam as pilastras e remetem a chapas metálicas sobrepostas e aparafusadas à fachada. Correia e Gunn (2006) destacam outros casos do emprego deste tipo de ornamentação em casos de edifícios ligados a programas industriais. É o caso de algumas construções da vila operária Maria Zélia (1916 – 1920), onde há presença de desenhos no reboco de fachadas que sugerem chapas de metal, pequenos prismas que lembram parafusos e elementos circulares que remetem a manivelas. Outra situação exemplar é o da igreja da vila operária do Cotonifício Othon Bezerra de Mello S.A., na cidade de Recife, onde a ornamentação dos óculos da fachada apresenta estreita semelhança com engrenagens industriais. Para os autores, estes são casos raros onde a estética industrial se expressa nas construções de núcleos e vilas fabris através de ornatos que fazem alusão ao mundo das máquinas. As janelas envidraçadas em arco-abatido lembram vagamente o motivo da janela termal paladiana e a platibanda que envolve o telhado revelam frontões arqueados que estabelecem os pontos de simetria da fachada.



Figura 3.3.6.4: Detalhe Vila Maria Zélia.
Fonte: CORREIA E GUNN (2006).



Figura 3.3.6.5: Detalhe Igreja Cotonifício Othon Bezerra.
Fonte: CORREIA E GUNN (2006).

Tal como no caso da Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz, a entrada principal da São João Evangelista fazia-se através do primeiro pavimento do edifício da administração, de onde eram distribuídos os fluxos de operários entre os setores de fiação e tecelagem. Apesar de tratar-se de uma edificação de grande porte, o edifício principal da Fábrica São João Evangelista não revela elementos suficientes para uma identificação claramente industrial. Além de sua ornamentada fachada e a ausência da chaminé – pois desde o início de suas operações a fábrica já utilizava plenamente a energia elétrica como principal fonte de força motriz – seu sistema construtivo em alvenaria de tijolos era encoberto pelo revestimento de argamassa à base de terra e cal. Mesmo tendo sua construção datada já da década de 1920, em nenhuma destas primeiras edificações pôde-se verificar a utilização do sistema de “sheds” na cobertura, apenas eventualmente o sistema de lanternins nos galpões do setor de acabamento.



Figura 3.3.6.6: Fachada das primeiras instalações da Fábrica São João Evangelista (detalhe do edifício dos escritórios ao centro).

Fonte: Levantamento da autora.



Figura 3.3.6.7: Setor de acabamento.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 3.3.6.8: Detalhe do setor de Tecelagem.
Fonte: Levantamento da autora.

Tal como no caso da Companhia Industrial São Joannense, o caso da Fábrica de Tecidos São João Evangelista não permite uma classificação mais rígida com relação à arquitetura ali empreendida. Apesar de ter seu uso industrial camuflado por sua fachada que está mais ligada à adoção da linguagem eclética dos edifícios da era industrial do que propriamente da tipologia fabril, em termos de organização espacial enquanto núcleo fabril é incontestável a identificação de um conjunto industrial.

CAPÍTULO IV. HABITAÇÃO OPERÁRIA

4.1. HABITAÇÃO OPERÁRIA

Essa carência de acomodações tornou-se quase universal entre os trabalhadores das novas cidades industriais, tão logo o novo regime industrial se estabeleceu por completo. As condições locais permitiam às vezes uma fuga à nojeira extrema em que estive a descrever; as habitações dos operários de Manchester, New Hampshire, por exemplo, eram de condições muito superiores; e, nas cidades industriais mais rurais da América, particularmente no Médio Oeste, havia pelo menos um pequeno espaço aberto para os trabalhadores. Mas, para onde quer que se olhe, o melhoramento era apenas de grau: o *tipo* tinha-se modificado nitidamente para pior (MUMFORD, 1980, p. 501).

Entre os diversos subprodutos gerados por “*Coketown*”, durante todo o século XIX, destacou-se o resíduo humano. As grandes massas de trabalhadores fabris aglomerados em condições degradantes de moradia e o caos urbano que definiu a cidade industrial suscitaram diversas reações no campo da arquitetura e do urbanismo, entre as quais predominaram as relacionadas às questões sociais e sanitárias. Enquanto a grande indústria caminhava a largos passos, cada vez mais o crescente contingente de homens pobres reforçava a tendência à subversão às hierarquias e convenções sociais. Correia (1998) observa que naquele contexto, propagava-se “a noção de que a imoralidade e os vícios ganhavam crescentes adeptos entre os pobres urbanos, afastando-os cada vez mais dos padrões de comportamento que as classes dominantes esperavam deles” (CORREIA, 1998, p. 25). A idéia do meio como principal formador do caráter e da moral e responsável pela saúde dos indivíduos, corrente entre a elite dominante, a partir do século XIX, fez recair o enfoque de tais reações sobre o tipo arquitetônico mencionado por Mumford (1998) – a habitação, neste caso a proletária. Para Correia (1998),

A idéia do meio como principal responsável pela formação do corpo físico e do estado moral do pobre conduziu à noção de que o combate à doença e aos comportamentos julgados anti-sociais deveria passar por uma modificação do meio. Pensava-se que, se a cidade é um meio corruptor, favorável à perversão dos costumes e à difusão de doenças, ela poderia ser transformada em um meio corretor; se a casa degrada o indivíduo, alterada de acordo com os preceitos da higiene e da moral, ela poderia converter-se em elemento que corrige, em meio gerador de pessoas saudáveis e regradas (CORREIA, 1998, p.37).

Entre os industriais estas idéias foram largamente difundidas. Indo além do espaço da fábrica propriamente dita, entre as condicionantes de um contínuo desenvolvimento industrial, o papel da moradia para a adequação do homem pobre ao sistema de trabalho fabril transformou-se em aspecto central no processo produtivo. O fornecimento de habitações para seus operários acompanhou o desenvolvimento da grande indústria desde sua fase inicial. A criação de um espaço contíguo à fábrica destinado a abrigar operários se mostrou necessária a partir da instalação, em lugares remotos, das primeiras indústrias, junto a fontes de energia e matéria-prima. Inicialmente caracterizados como pequenos acampamentos fabris, estes espaços logo se transformaram em núcleos que dispunham de habitações e alojamentos, além de serviços e equipamentos necessários para manter seus operários.

Diversas designações para estes assentamentos foram utilizadas ao longo do período estudado, correlacionadas às características apresentadas, tais como tamanho, forma, localização, condição político-administrativa, tipo de atividade que desenvolviam e também do momento histórico em que surgiram. Entre as referências internacionais podemos citar os termos *company town*, *industrial village*, *cité ouvrière* e *cottage system*, entre outras variações. No caso do Brasil os termos mais comuns para a designação destes lugares são: vila operária, fazenda, usina, bairro proletário, núcleo urbano, núcleo residencial, núcleo fabril, cidade operária, cidade-companhia, cidade-empresa e cidade nova. Sabe-se que o termo “vila operária”, e mais tarde “vila”, assume também a designação de grupo de casas modestas, semelhantes às erguidas no setor industrial, produzidas por outros agentes, tais como empreendedores imobiliários e pelo Estado. Entretanto, convencionaremos neste trabalho a utilização dos termos “vila operária” e “núcleo fabril” conforme sugere as definições propostas por Correia (2001), sendo o conjunto de habitações, equipamentos e serviços, empreendido por indústrias para seus operários junto às instalações fabris localizadas em áreas urbanas ou suburbanas, designado “vila operária”, e o conjunto de habitações, equipamentos e serviços, empreendido por indústrias para seus operários em localidades rurais, designado “núcleo fabril”.

Mais do que simples núcleos habitacionais, estes espaços surgiram também como forma de arregimentação da força de trabalho e extensão do controle sobre a vida do operário, indo além dos portões da fábrica. A busca de isolamento da grande cidade, ou mesmo a imposição dos limites das vilas operárias esteve relacionado às estratégias que buscavam disciplinar a mão-de-obra. Para os industriais a possibilidade de afastamento dos trabalhadores do ambiente das grandes cidades – considerado o centro de problemas sanitários, morais e políticos – e de um amplo controle sobre o cotidiano fabril e operário, significava a obtenção de trabalhadores produtivos e submissos. Principalmente, estes mecanismos fundamentavam-se na sedentarização, na moralização dos costumes e na difusão de novas noções de higiene. Correia (1997) frisa que a organização do trabalho fabril dentro destes conjuntos envolveu, sobretudo,

[...] um violento processo de adaptação do trabalhador: assimilar novos hábitos domésticos, de lazer, aceitar uma distribuição de atividades diárias regida pelo tempo linear do relógio, submeter-se à disciplina da fábrica e da escola, do padre, do vigia e do médico (CORREIA, 1997, p. 2).

À generalização da idéia do meio enquanto formador de indivíduos podemos relacionar a expansão de dois processos simultâneos investigados por Foucault (1983): o disciplinamento e a medicalização, os quais “integram-se em um projeto de sociedade e de controle sobre a cidade e seus habitantes no qual o espaço aparece como elemento central de intervenção” (CORREIA, 2004, p. 25). O que Mumford (1998) chamou de “o contra-ataque”, referindo-se às ações relacionadas aos processos reformadores que envolveram a cidade industrial – entre elas “a arte do saneamento ou da higiene pública” – ou o que Choay (2000) classifica como “pré-

urbanismo progressista”, buscava, através de dispositivos de disciplina, uma versão “velada” de controle e manipulação do crescente contingente da classe operária que se aglomerava nos contextos urbanos industrializados.

Indo mais além, as técnicas de controle do meio e os dispositivos disciplinares que se baseavam no saber médico constituíram a base de idealizações de espaços modelares e disciplinadores que permearam o século XIX. Entre outros podemos destacar, através das proposições de Richardson, Fourier e Considérant, expressões idealizadoras da transformação de uma dada situação a partir do condicionamento espacial. Sobretudo, estes modelos baseavam-se na higiene, na eficiência e na comodidade, como elementos balizadores de “um espaço que instaura um novo cotidiano” (CORREIA, 2004, p.26). Embora estas propostas englobem modelos que vão desde a escala urbana a detalhes arquitetônicos, entre os edifícios-tipo o *alojamento padrão*, segundo observa Choay (2000), ocupa, na concepção progressista, posição de destaque. Desde a casa individual de Richardson à habitação coletiva do falanstério de Fourier e Considérant, a tentativa de construção de modelos / protótipos otimizados surgem de uma exaustiva análise funcional (CHOAY, 2000). Segundo Correia (1998), estes modelos expressavam, sobretudo,

[...] uma idéia de comunidade ordenada, pacífica, saudável e produtiva. Uma imagem racional e universal do homem evidencia-se nessas concepções de cidade. Nelas, os espaços coletivos e alojamentos privados são tratados com extrema minúcia (...) A preocupação com a salubridade é central em todos os modelos [...] (CORREIA, 1998, P.60).

Portanto, na esfera da prática, a absorção destes ideais fez-se sentir através das transformações dos espaços da habitação. Em termos de disposição espacial e programa, as alterações na planta das casas, segundo Correia (2004), buscava, sobretudo compatibilidade com os preceitos de salubridade e privacidade. A tendência geral foi em direção às alterações que racionalizassem e ordenassem o espaço da moradia. Em termos de planta e programa, buscavam-se disposições que possibilitassem a abertura de janelas nos diversos cômodos, além da nítida separação com o espaço público e com os vizinhos. Daí a alteração de áreas internas da moradia e criação de recuos laterais e jardins. Especificamente, no caso da habitação proletária, além de tais alterações acrescentavam-se princípios relacionados à segurança e aos custos. Para Correia (2004), em suma “tratava-se de construir casas salubres e baratas para o proletariado” (CORREIA, 2004, p. 29). De acordo com a autora, a idealização da habitação proletária pode ser sintetizada através das observações do engenheiro e construtor francês Émile Cacheux, que acreditava que o alojamento do trabalhador deveria ser orientado através da conciliação de três requisitos: ser salubre, cômodo e econômico.

Salubre, porque a saúde é entendida como o bem maior da família proletária, que perdendo-a, mergulha na miséria e nos sofrimentos dela decorrentes; cômoda, porque disto dependeria a organização da casa e a redução do tempo nos cuidados com ela; e econômica, porque precisava ser acessível ao trabalhador. Para o autor, o programa ideal deveria incluir uma sala onde a família pudesse se reunir à noite, uma cozinha e um número de quartos suficiente para separar os sexos à noite (CORREIA, 2004, p. 29).

No Brasil estes preceitos também foram incorporados nos modelos de habitação proletária preconizados. No Relatório sobre Habitações Populares (1906), elaborado pelo engenheiro Everardo Backheuser, considera-se como programa ideal para as casas proletárias “uma sala de reunião/recepção; local para preparo e consumo de alimentos; oratório; e quartos distintos para os membros da família, conforme sexo, idade e situação” (CORREIA, 2004, p. 35). É interessante observar que, no caso brasileiro, além de todos os dispositivos disciplinares espaciais, há a presença também de um espaço reservado para as práticas religiosas – o oratório – forma comum de controle do proletariado no contexto nacional. Para Correia e Gunn (1996), no caso brasileiro, a Igreja Católica foi uma presença freqüente que se destacou no cenário dos núcleos fabris e das vilas operárias. Os industriais identificavam nela importante aliada no controle social, sendo, muitas vezes, promovida pela fábrica – custeando suas despesas, inclusive o salário do padre.

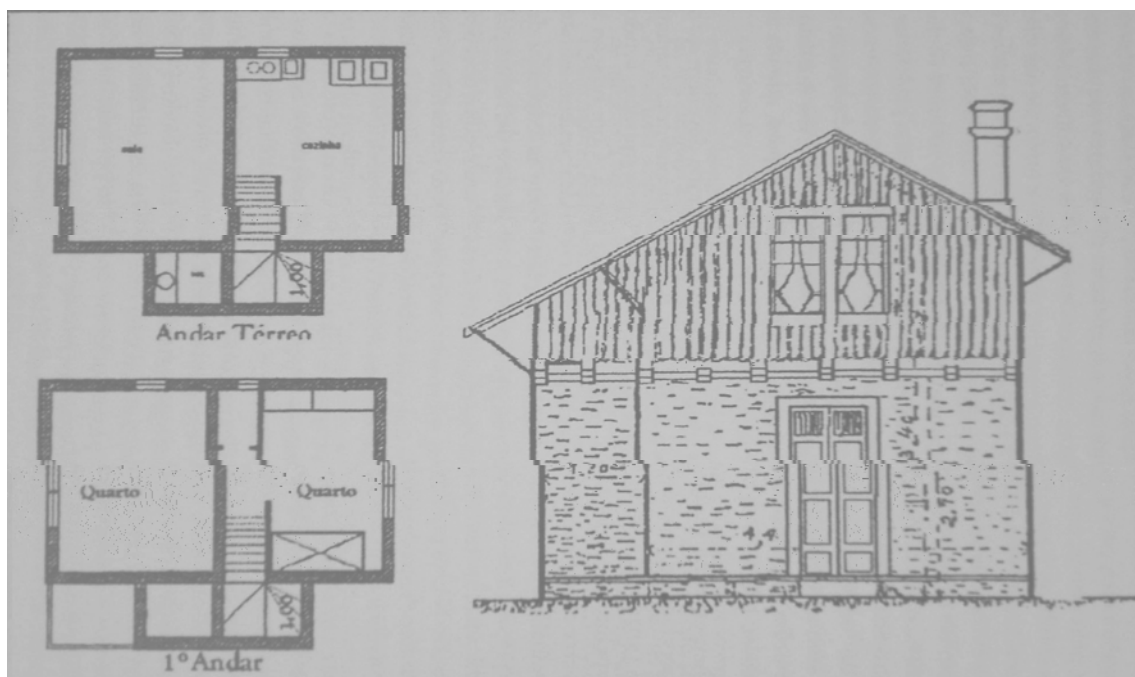


Figura 4.1.1: Modelo de casa operária proposto por Backheuser (1906).
Fonte: CORREIA (2004).

Giroletti (2002), afirma que, durante o século XIX, a Igreja Católica, instituição independente da qual era adepta a maioria dos fazendeiros e industriais da época, constituiu uma “agência de poder de atuação extremamente útil para o disciplinamento dos operários” (GIROLETTI, 2002, p. 224). Para o autor, havia uma identificação de propósitos entre os dirigentes das fábricas e os párocos. Em ambos, as estratégias de domesticação e ações disciplinadoras em muitos pontos se aproximavam, especialmente as questões que envolviam a preservação dos bons costumes e da moralidade individual e pública. Estes espaços, geralmente, eram situados em áreas centrais e de fácil acesso. Em Minas Gerais, vários são os casos de capelas, igrejas e outros serviços religiosos organizados por industriais para seus operários. Além dos nossos objetos de pesquisa, destacaram-se os casos da Companhia Cedro e Cachoeira, São Sebastião, Gabiroba e Marzagão.

Voltando ao enfoque da “habitação operária”, mais do que apenas um alojamento, a idéia da casa como espaço privado e “sagrado” correspondeu claramente aos ideais burgueses para a organização de uma nova sociedade industrial, destacando-se o modelo de habitação única para abrigar o modelo de família nuclear, domesticada e moralizada. Segundo Correia (2004):

À idéia do bem-estar da vida doméstica ligava-se à noção da casa como uma referência espacial fixa da família: seu invólucro, o chamado “santuário doméstico”. Tal noção está associada ao projeto de fixar os indivíduos, através de um ambiente compatível com o desenvolvimento do gosto pelo lar. A acentuação do gosto pela casa – ao lado da incorporação de hábitos de ordem, previdência e economia – foi um elemento fundamental no projeto burguês de moralização do trabalhador. A atração dos trabalhadores pela casa era entendida como algo que desfavorecia os ajuntamentos nas ruas e lugares públicos – com suas implicações políticas – e a concentração em bares e bordéis – com suas implicações morais. A idéia de uma casa que retenha seus moradores vincula-se a uma visão da comunicação excessiva, como algo que conduz à imoralidade sexual e à agitação política (CORREIA, 2004, p. 31).

Portanto, principalmente as vilas e núcleos fabris empreendidos pelas indústrias, mostraram-se um campo vasto de experimentação destes conceitos. Entre outros tantos, destacou-se a construção de núcleos fabris europeus como New Lanark (1814), Port Sunlight (1888), Bournville (1894), Bromborough Pool (1855), New Earswick (1902) e Noisiel (1870-1900). Caracterizaram estes empreendimentos o estabelecimento de relações sociais próprias e o controle e submissão de todas as atividades cotidianas ao trabalho fabril. Estas experiências tiveram grande influência entre os industriais da época, constituindo um modelo que mais tarde seria difundido entre outros setores correlatos à era industrial. Carpintero (1997), afirma que estas “vilas modelos”, construídas por industriais, agricultores e proprietários para seus trabalhadores atuaram incisivamente na fixação e controle desta mão-de-obra, oferecendo os recursos necessários para a vida cotidiana. Além de fornecer habitação, escolas, farmácias, hospitais, etc., cuidavam da educação de seus filhos e da formação do caráter dos trabalhadores. Correia (1998) reforça que,

Em diferentes países, a regra geral na organização dos núcleos fabris foi no sentido da difusão do ensino, da adoção de regulamentos abrangentes, da promoção de formas regradas, visíveis e coletivas de lazer, da promoção da casa como instrumento de atração e fixação, da elevação da segurança e da saúde à posição de condicionantes básicos do plano, da ênfase em ações de moralização dos comportamentos, de uma presença ostensiva do patrão e de ações que visassem o controle do consumo operário. Varia o projeto da casa, muda a religião incentivada, diferem os instrumentos de coerção adotados, alteram-se as modalidades de lazer promovidas, mas os fundamentos são os mesmos (CORREIA, 1998, p. 15).



Figura 4.1.2: Habitações coletivas em *New Lanark*.
Fonte: CORREIA (1998).



Figura 4.1.3: Moradia de operários em *Port Sunlight*.
Fonte: CORREIA (1998).

O caso do núcleo fabril de Noisiel (1870-1900), projetado pelo arquiteto Jules Saulnier, e empreendido pelo industrial Menier, parece-nos um modelo bastante representativo das práticas de construção de vilas operárias, pois sedimenta as experiências do modelo de habitação individualizada, o que Guerand (1991) definiu como “encerramento em casinhas”, da vila de Mulhouse idealizada por Dolfus. A vila de Menier constituía-se por casas duplas sobre porões, em tijolos; no andar térreo um cômodo com duas janelas e uma cozinha; no andar superior um quarto para os pais e outro para os filhos; cada cômodo era equipado com chaminé, armário e persianas. As habitações ainda dispunham de sanitário com fossa móvel e jardim. Apesar de basear-se no modelo de habitação individual, Menier, segundo Guerrand (1991), multiplica as instituições comunitárias, entre elas os armazéns, refeitórios, hotéis e restaurantes para solteiros, grupo escolar, creche e farmácia. O caso da vila de Menier significou, sobretudo, o estabelecimento de um modelo / padrão que pode ser perseguido na grande maioria das construções de vilas operárias em todos os lugares que conheceram a industrialização. Como afirma Garner (1992), *“Noisiel-sur-Marnier can be said to have represented the best of its type, ‘une ville industrielle modele’, or model company town, in which a resident employer took special interest in the physical and social setting of his enterprise”*⁷⁹

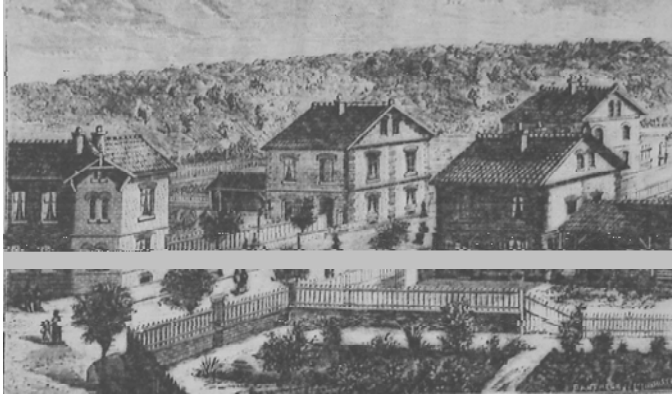


Figura 4.1.2: Habitações operárias de Noisiel.
Fonte: GARNER (1992).



Figura 4.1.3: Plano geral de Noisiel.
Fonte: GARNER (1992).

Correia (1998) destaca o período entre 1830 e 1930 como o mais significativo da prática de construção por empresas de vilas e núcleos fabris, embora se saiba que desde o início da industrialização e em períodos posteriores a 1930 estas experiências também foram realizadas. No Brasil, a construção de vilas operárias em subúrbios urbanos e de núcleos fabris em localidades rurais foi uma prática difundida como parte relevante do processo de industrialização do país. Destacaram-se os assentamentos ligados a indústrias têxteis, de papel, empresas de mineração, usinas de açúcar, frigoríficos e alguns casos exemplares de companhias ferroviárias.

A prática de fornecimento de moradia para seus trabalhadores encontra, no Brasil, raízes nas antigas senzalas e engenhos de açúcar, onde os mecanismos de disciplina e fixação da mão-de-obra eram amplamente difundidos. Posteriormente, com a substituição da mão-de-obra escrava pela livre, muitas destas habitações passaram por um processo de adaptação, ou mesmo foram sendo substituídas por pequenas habitações para abrigar as famílias de imigrantes. Neste último caso, os mecanismos de fixação da mão-de-obra eram solidários aos aplicados no setor industrial. Entre as estratégias de fixação dos trabalhadores nas fazendas podemos destacar, além da moradia, a oferta de pequena porção de terra para criação ou agricultura de subsistência e do armazém localizado na própria fazenda, responsável pelo fornecimento de congêneres necessários ao consumo dos empregados. O controle sobre a vida dos trabalhadores também podia ser notado através da submissão a uma série de regras e normas estabelecidas pelo patrão, entre elas a imposição de horários e controle da saída da fazenda (BLAY, 1985; CORREIA, 1998).



Figura 4.1.4: Senzala do Engenho Matas.
Fonte: CORREIA (2006).



Figura 4.1.5: Senzala do Engenho Tinoco.
Fonte: CORREIA (2006).

Diversas foram as experiências, em território nacional, de construção de alojamento ou moradia para seus trabalhadores por empreendimentos fabris. Entre as primeiras podemos citar, a partir de 1853, as fábricas “Todos os Santos”, na Bahia; “Andarahy Pequeno” e “Companhia de Fiação, Tecelagem Carioca” e Companhia de Fiação e Tecidos Corcovado, no Rio de Janeiro; “Fernão Velho”, em Alagoas; “Biribiri” e “Cedro”, em Minas Gerais, e “Rheingantz”, no Rio Grande do Sul. Algumas destas fábricas já forneciam, em meados do século XIX, aos seus operários, ainda que de forma simplificada, além de dormitórios, equipamentos coletivos tais como enfermarias e refeitórios. Estas iniciativas buscavam, sobretudo formas de atração e retenção de mão-de-obra. Diante da escassez generalizada de profissionais e mão-de-obra treinada e especializada, entre as primeiras indústrias instaladas no Brasil, a necessidade de atração e fixação destes trabalhadores representou, muitas vezes, sua sobrevivência. Mascarenhas (1972) destaca as dificuldades do processo de adequação do trabalhador ao sistema fabril:

O adestramento do homem para o trabalho sempre foi e será uma das mais importantes tarefas da administração industrial. A ela grande atenção tem sido dedicada, como uma das condições essenciais para a conquista da boa produtividade.

Imaginemos, agora, há um século, em pleno sertão de Minas onde ninguém poderia sequer vislumbrar o que significava o trabalho industrial, a transformação que se deveria operar em cada trabalhador para dotá-lo dos conhecimentos necessários ao exercício de sua função, à proteção das máquinas, à de sua própria pessoa contra acidentes; fazê-lo compreender e aceitar a disciplina. Transformá-lo em trabalhador da indústria, disciplinado, diligente, cômico dos seus deveres e apto a cumpri-los, eis o grande trabalho a ser executado daí por diante, pelos dirigentes da fábrica Cedro. Dessa transformação dependia a utilização do maquinismo e a eficiência com que os trabalhadores desempenhariam suas funções (MASCARENHAS, 1972, P.66).



Figura 4.1.6: Núcleo fabril de Cedro em 1883.
Fonte: CORREIA (2006).



Figura 4.1.7: Vista de Biribiri.
Fonte: CORREIA (2006).



Figura 4.1.8: Casas para operários em Fernão Velho.
Fonte: CORREIA (2006).

Em geral, as primeiras moradias construídas destinaram-se à mão-de-obra que detinha um maior grau de especialização, como os imigrantes e os técnicos das casas importadoras, enquanto os empregados subalternos eram instalados em alojamentos e dormitórios. No caso das empresas ferroviárias, foi muito comum a construção de casas para os funcionários mais graduados enquanto os demais ferroviários eram instalados em dormitórios, muitas vezes localizados no próprio edifício da estação.

Blay (1985), afirma que, além das colônias de imigrantes instaladas nas fazendas de café, as empresas ferroviárias destacaram-se pelo pioneirismo na construção de vilas operárias em São Paulo. A autora destaca que a construção das vilas ferroviárias, no momento de instalações dos primeiros empreendimentos ferroviários, deveu-se à necessidade de fixação da mão-de-obra junto às estações e ramais férreos. Nestes casos, prioritariamente eram fornecidas casas aos funcionários cuja função era imprescindível, tais como o chefe da estação, manobristas e mecânicos. Outro modelo de habitação operária específico do setor ferroviário foi o das “casas de turma”. Estas edificações eram erguidas às margens de alguns trechos de linhas férreas, distantes das áreas urbanas, e visavam dar assistência aos comboios ferroviários durante seus percursos. Os acampamentos também foram característicos deste tipo de empreendimento nos casos de processo de instalação e construção de trechos ferroviários.

Dois exemplos que se destacaram entre as vilas criadas por empresas ferroviárias foram a “Vila Belga”, no Rio Grande do Sul, construída a partir de 1905 pela *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, e a “Vila de Paranapiacaba”, em Santo André, construída a partir de 1867 pela *São Paulo Railway Co.* Em Paranapiacaba era evidente a hierarquização do plano urbano, através da criação de duas áreas distintas, refletindo a organização interna da própria empresa. “Na Vila Inglesa, destinada aos mais graduados, as casas de madeira construídas em blocos de duas, quatro ou seis são todas dotadas de jardins e dispostas em ruas ortogonais”; enquanto na área destinada aos demais empregados, denominada Parte Alta, caracterizava-se pelas “casas estreitas sem jardim também de madeira” agrupadas em blocos.



Figura 4.1.9: Vila de Paranapiacaba.
Fonte: KUHLL (1998).



Figura 4.1.10: Vila Belga.
Fonte: MELLO (2005).

Nas últimas décadas do século XIX e início do XX verificou-se uma generalização da prática de construção de vilas operárias. A própria expansão do setor industrial naquele período justificou a necessidade de ampliação da capacidade de acomodação de funcionários pelas fábricas. Raramente as vilas operárias eram construídas em áreas centrais das cidades, como no caso da vila construída pela Companhia Têxtil de Aniagem, no Recife. Correia (1998) destaca que algumas vilas operárias localizadas em áreas suburbanas apresentavam situação de isolamento e fechamento que em muito se assemelhavam aos casos dos núcleos fabris. É o caso da “Vila Maria Zélia”, construída em 1916 no subúrbio da cidade de São Paulo. Seu espaço era

delimitado por cercas. Além da fábrica e das habitações, dispunha de uma série de equipamentos coletivos e serviços, tais como escolas, creches, parque, campo de futebol, igreja armazém, restaurante, farmácia, etc., suficientes para impor um cotidiano "higienizado, moralizado e capaz de reter seus moradores" (CORREIA, 1998, p.96).

De uma maneira geral, na primeira metade do século XX, eram fornecidos, além das habitações, serviços de saúde e educacionais aos funcionários da fábrica. Estas iniciativas visavam a incorporação de hábitos de higiene que eram levados para o ambiente doméstico, além da disseminação de premissas moralizadoras do cotidiano do trabalhador fabril. No caso das vilas operárias e núcleos fabris, destaca-se a existência de mecanismos espaciais que garantissem os requisitos de segurança, saúde e economia. O espaço de moradia dos trabalhadores das fábricas é de simples leitura. "É a cidade do trabalho concebida para produzir mercadorias e reproduzir uma força de trabalho capacitada para o trabalho industrial" (CORREIA, 1998, p. 98).

A fábrica constituía elemento centralizador do cotidiano local. Não obstante, a lógica presente na organização das vilas operárias e núcleos fabris era regida por orientações semelhantes às estabelecidas dentro da fábrica. Tratava-se, pois, da extensão do sistema fabril de trabalho do interior da fábrica para a vida de seus operários. Neste sentido, podemos verificar, apesar da grande diversidade de situações, aspectos gerais presentes na grande maioria das vilas e núcleos fabris construídos nacional e internacionalmente por empreendimentos industriais. Tal como no interior da fábrica, a concepção espacial dos núcleos fabris e das vilas operárias era organizada de maneira a garantir as orientações de higiene e de controle social. Tais propósitos caracterizaram espaços de baixas densidades e pequenas dimensões. Algumas características espaciais também explicitam a preocupação com as questões sanitárias e de saúde. A presença de áreas não-edificadas, tais como jardins e quintais, refletiam a busca por um maior arejamento das casas, além disso, este enfoque pode ser verificado através do emprego de sistemas simplificados de abastecimento de água e esgotamento sanitário. Correia (1998) destaca a tendência à segmentação, à especialização e à hierarquização, tanto na conformação espacial dos núcleos e das vilas quanto do interior da habitação operária. Para a autora, esta tendência manifestava a tentativa de controle dos comportamentos individuais,

[...] repartindo e classificando os corpos e demarcando o lugar próprio para cada atividade (...) No interior da casa, essa organização tendia a prosseguir na busca de um espaço com dimensões e estrutura compatíveis com a separação das funções e das pessoas conforme sexo e idade (CORREIA, 1998, p. 98-99).

Alguns mecanismos espaciais verificados visavam atender aos requisitos de segurança. Entre eles podemos destacar a ortogonalidade comumente empregada nas configurações espaciais dos núcleos e vilas operárias. Este tipo de configuração em muito contribuía para a busca de

normatização dos espaços coletivos. Buscava-se uma forma de coibição de ajuntamentos, promiscuidade entre vizinhos e contatos suspeitos através da abolição ou regulamentação dos espaços de transição que pudessem incentivar quaisquer práticas que interferissem no bom funcionamento do sistema fabril. Em outras palavras, tratava-se da eliminação de locais onde o convívio dos operários não estivesse sob o controle do patrão, tais como corredores, pátios, bares, praças, etc. Portanto, caracterizam os

Para Rago (1987), a idéia da casa operária enquanto extensão da “fábrica moderna, higiênica, econômica e moral” constituiu um instrumento ideológico de domesticação do trabalhador para além do cotidiano fabril – introduzindo as noções burguesas de habitação e privacidade. A autora chama atenção para um discurso no qual a fábrica deveria ser identificada e valorizada como a ‘grande família’, “com a qual cada trabalhador se identificaria, no mesmo momento em que se domesticavam as relações da família operária e em que se destilava o gosto pela intimidade o lar no proletariado” (RAGO, 1987, p. 41). Entretanto, no caso dos núcleos fabris e vilas operárias, a noção de “privacidade” ganha contornos contraditórios. Embora haja uma tendência de promover a idéia de lar íntimo, segregado das ruas e dos vizinhos, mantendo a vida familiar num espaço limitado e protegido, por outro lado há por parte dos industriais um controle incisivo sobre a vida dos moradores, através da subordinação a uma série de normas e regulamentos relativos ao uso e conservação dos imóveis e aos hábitos domésticos.

Outro imperativo na configuração espacial das vilas e núcleos fabris foi a noção de economia. Esta característica pode ser observada através da simplicidade das construções, tanto em seus espaços reduzidos quanto na pouca ornamentação de suas fachadas e na construção em série. Novamente podemos notar a transposição do sistema de fábrica para a concepção dos espaços destinados aos operários fabris. A própria padronização e hierarquização das habitações demonstra este aspecto.

[...] o olhar vigilante dos chefes encontra correspondência no de vigias e vizinhos; as fileiras ordenadas de máquinas, na distribuição regular das casas; a hierarquia das categorias profissionais, na diferenciação das moradias. A busca de controle da empresa sobre as atividades externas ao trabalho dos operários refletia, de um lado, a lógica de controle e tempo de coordenação geral das atividades, inerente à produção industrial; de outro, indicava uma busca de moldar e uniformizar o comportamento do trabalhador, encontrando paralelo no caráter repetitivo da produção industrial, que lhe permite reproduzir indefinidamente o mesmo modelo com uniformidade e precisão (CORREIA, 1998, p. 100).

Outra característica relevante e comumente presente nos casos das vilas e núcleos fabris é a rígida divisão funcional e social do espaço. Enquanto as casas dos operários, em muitos casos, são construídas dispostas em longas filas, ou mesmo geminadas ou agrupadas em maior número de unidades, as habitações destinadas aos funcionários de cargos mais elevados dentro da hierarquia das empresas, tais como gerentes e técnicos, eram dispostas individualmente e localizadas em pontos estratégicos que permitissem um maior controle do núcleo ou vila. As demais edificações, geralmente de uso coletivo, tais como igrejas, armazéns, escolas, entre outros, comumente estavam localizadas junto à fábrica propriamente dita, ou concentradas em áreas centrais dos núcleos.

Referindo-se a Minas Gerais no século XIX, Giroletti (2002) confirma esta divisão espacial característica nas vilas operárias e núcleos fabris – a partir de ordenadores funcionais e sociais – considerando-a uma forma indireta e velada de imposição disciplinar aos seus operários. Diferentemente do emprego direto da violência, comumente aplicada no sistema fabril, de acordo com o autor as vilas operárias partiam de instrumentos espaciais que as dividiam basicamente em dois setores: um setor, localizado em áreas centrais, caracterizava-se pelo maior grau de urbanização, casas de melhor qualidade, dispondo de abastecimento de água, luz, próximas à fábrica, à igreja e aos demais serviços; o outro setor localizava-se em áreas periféricas, distantes do núcleo central, onde residiam os operários mais pobres, negros e libertos, que desempenhavam funções menos qualificadas. Embora fosse o setor menos exposto à vigilância direta da fábrica, os moradores das áreas mais afastadas do núcleo central da fábrica sofriam duras formas de coibição e punição como forma de imposição da disciplina. O ambiente disciplinado e organizado, idealizado pelos industriais da época, mantinha-se suficientemente distanciado dos métodos mais incisivos “necessários” envolvidos no processo de domesticação de parte de seus operários.

Além da “moradia”, neste cenário, os equipamentos coletivos recreativos apresentam importante papel no processo de domesticação do trabalhador fabril. Como forma de promoção de atividades de regeneração das energias para o trabalho, foram diversas as formas de lazer empreendidas pelos industriais para seus operários. Na tentativa de ocupar as horas livres com atividades consideradas “úteis” para os dirigentes das fábricas, foram organizados, entre outros, clubes esportivos, cinemas, teatros, praças, *playgrounds*, bandas, além das festas religiosas. Tratava-se, portanto, de formas visíveis, regradas, coletivas e julgadas “honestas” de lazer, que, diferentemente do ócio, mostravam-se eficazes na formação da disciplina dos operários fabris, atuando na ordenação do tempo e nas ações dos participantes (CORREIA, 1998; GIROLETTI, 2002).

Outros mecanismos relevantes para a formação do trabalhador fabril foram a escola e a assistência médica. De acordo com Correia (1998), estes dois elementos permitiam “uma ingerência externa direta sobre o corpo e o modo de ser da família operária” (CORREIA, 1998, p. 143). Atuaram incisivamente na promoção de novos hábitos de higiene pessoal, novas noções de comportamento e costumes. As escolas tiveram uma ação direta sobre a coerção do operário ao trabalho. A educação funcionava como importante instrumento de controle social dos pobres desde que promovia a submissão, ou obediência, às regras do sistema fabril, atuando na formação de futuras gerações de operários de costumes regrados, instrução básica requerida para o trabalho fabril e subordinados ao uso do tempo regido pelo relógio. Além disto, a escola era vista como um mecanismo que possibilitava a formação das crianças pobres em “aliadas e instrumentos na moralização das famílias” (CORREIA, 1998, p.145-146). Para Giroletti

(2002), além da formação dos menores que atuavam nas fábricas, a promoção de escolas nos núcleos fabris e vilas operárias significava,

Promover sua alfabetização [o que] era também uma medida modernizadora. Do ponto de vista de seu treinamento, era investir na criação da disciplina (a escola é uma agência específica de sua produção), na formação ideológica, moral e religiosa de seus futuros quadros. A alfabetização e a leitura passaram a ser ferramentas essenciais para o desempenho das novas tarefas fabris. A confecção de um relatório, o assentamento das horas trabalhadas e da produção, a leitura de prospectos e plantas de máquinas ou manuais técnicos, dos regulamentos, etc. não seriam possíveis sem o domínio da leitura, da escrita e da aritmética (GIROLETTI, 2002, p.223).

Por outro lado, os serviços de assistência médica, no caso do Brasil, constituíram uma prática que se generalizou, no meio fabril, somente a partir das últimas décadas do século XIX. Foram construídas, pelos industriais, farmácias, enfermarias, consultórios médicos e odontológicos, e mesmo hospitais para o atendimento de seus funcionários. Para Correia (1998), a promoção deste serviço atuava,

Repercutindo diretamente na vida cotidiana, alterando os cuidados com o corpo, combatendo antigas crenças e modificando a posição da mãe, que tende a tornar-se uma aliada do médico, este profissional tende a assumir uma função educativa importante na família (CORREIA, 1998, p.143).

Embora no Brasil tenha-se verificado o predomínio, durante o período estudado, nos núcleos fabris e em muitos casos de vilas operárias, do modelo de casas unifamiliares conjugadas em filas ou agrupadas em blocos, a construção de alojamentos para operários solteiros, mesmo posteriormente à fase inicial da instalação das indústrias pioneiras, constituiu uma forma relevante e comum de habitação coletiva empreendida pelas fábricas. Em Minas Gerais, conforme observa Giroletti (2002), a maioria das fábricas têxteis dispunha de alojamentos para solteiros. Eram os casos das fábricas Cedro, Cachoeira, São Sebastião, Marzagão, Biribiri, etc. Em alguns casos, os alojamentos destinados às mulheres eram conhecidos como "conventos", onde as operárias eram submetidas a rígidos esquemas disciplinares e de vigilância. Tal denominação está relacionada ao regime de "clausura" ao qual as operárias estavam submetidas. Segundo Giroletti (2002), os conventos constituíam "uma forma barata de recrutar a mão-de-obra necessária porque evitava, em primeiro lugar, a imobilização de capital na construção de casas para operários", além de possibilitar o pagamento de baixos salários às operárias residentes, embora as despesas com sua manutenção fossem as menores possíveis (GIROLETTI, 2002, p. 238).

Entre o modelo de habitação unifamiliar predominante nos núcleos fabris e vilas operárias no Brasil, podem ser identificadas uma maior ocorrência de certas tipologias. A identificação e classificação destas tipologias pretendem, neste trabalho, estabelecer, apontar e organizar tendências e padrões verificados no cenário de casos relevantes brasileiros, no sentido de possibilitar uma melhor sistematização dos dados, considerando a existência de situações específicas e excepcionais que possam vir de encontro à classificação elaborada. Em termos de implantação podemos destacar o predomínio da organização dos terrenos das habitações dispostos lateralmente em fileira. Esta forma de implantação, com terrenos retangulares mais profundos, foi a mais comum entre as vilas operárias e núcleos fabris. Nestes casos a ênfase à habitação isolada podia ser notada nos jardins e quintais de uso individual. Outro caso, menos comum, porém bastante relevante de organização espacial das habitações é o da disposição por "quintalão", como verificado na vila operária empreendida pela Brasital, no estado de São Paulo. Tratava-se da disposição das habitações em torno de um quarteirão cujo centro era destinado ao uso de um quintal comunitário, onde se concentravam os equipamentos de uso doméstico. Entretanto, este modelo deu-se de maneira isolada e pontual, no caso brasileiro.

A partir do modelo de implantação de habitações em terrenos dispostos em fileira, podemos identificar quatro tipologias predominantes: a habitação isolada, a geminada, em blocos de três, quatro ou cinco habitações, e a tipologia em longos blocos compostos de diversas habitações dispostas ininterruptamente, a qual convencionaremos chamar de "em fita". Cabe ressaltar que todas estas tipologias vinculavam-se à lógica do "habitat moderno" enfocando requisitos de economia, salubridade e disciplina, em menor ou maior grau e de acordo com a graduação no sistema fabril de seus moradores. Para Correia (2004), o habitat moderno,

[...] origina-se da articulação de um novo modelo de moradia e de uma nova relação entre a casa e o urbano. Sob o último aspecto pressupõe uma casa vinculada a redes de infra-estrutura (abastecimento de água, esgotos, sistema viário, etc.), a equipamentos de uso coletivo (escolas, creches, etc.) e a lugares específicos de trabalho, indústrias, repartições, etc., que permitem uma redefinição de formas e usos da moradia (CORREIA, 2004, p. 57).

Portanto, o habitat moderno, ou o novo modelo de habitação a ser perseguido, relaciona a casa como lar, espaço sanitário e de reposição das energias para o trabalho. Este modelo de moradia constitui o habitat da família nuclear que se integra em uma estrutura urbana especializada e funcional. Para tanto, seu uso torna-se estritamente residencial, ou seja, local destinado ao repouso e à vida familiar, onde os imperativos espaciais são regidos pelas noções de higiene, privacidade, conforto e economia, inclusive de tempo e esforço na realização das atividades domésticas. A transposição de atividades, antes realizadas em ambiente doméstico, para equipamentos coletivos contribuiu para a formação de espaços mais condensados na moradia, principalmente das classes operárias.

Dentre as tipologias habitacionais identificados nas vilas e núcleos fabris brasileiros, a tipologia da habitação isolada surge como convergência entre a moradia burguesa e a habitação operária. Geralmente este modelo de habitação era destinado aos funcionários mais graduados das fábricas, como gerentes ou mesmo patrões. Portanto, apresentavam construções espacialmente mais elaboradas destacando-se pelo emprego de elementos de composição e ornamentação correlatos às tendências arquitetônicas em voga no período. Em alguns casos constituíam verdadeiros “palacetes”. Estas habitações, dispostas quase sempre nos maiores e melhores terrenos, dispunham de jardins e grandes quintais, além de um programa mais complexo que o das demais tipologias. Podemos citar a construção de chalés, bangalôs e a utilização de diversas linguagens arquitetônicas filiadas ao ecletismo europeu.

Geralmente destinada a funcionários de graduação intermediária, a tipologia de habitação geminada caracterizava-se por maior simplificação em termos de programa e dimensões com relação às moradias de chefes. Estas edificações, apesar da incorporação de certa “suntuosidade” em termos de ornamentação e composição arquitetônica, apresentavam espaços mais reduzidos que as primeiras e, comumente localizavam-se em terrenos considerados estratégicos para a manutenção da disciplina dentro da vila ou núcleo fabril. Em alguns casos estas habitações eram erguidas em terrenos próximos à fábrica – geralmente áreas centrais – beneficiando-se das pequenas distâncias com os equipamentos de uso coletivo.

Já as tipologias de blocos compostos por três, quatro ou cinco habitações e das habitações em fita destinavam-se aos demais funcionários das fábricas. A adoção de um ou outro modelo dava-se através da conveniência de sua implantação, conformação dos terrenos, ou mesmo influências dos métodos construtivos regionais. No caso da primeira tipologia era facultativa a presença de jardins frontais, porém nos dois casos o quintal era freqüentemente adotado. Estas casas caracterizavam-se pelo reduzido número de cômodos e, embora fossem lateralmente conectadas e, portanto fechadas, nota-se o predomínio de disposições espaciais internas que possibilitassem uma iluminação e ventilação natural que contemplassem todos os cômodos através da abertura de janelas. O aspecto externo destas construções destacou-se por ser a mais simplificada do gênero. Quando não eram totalmente isentas de elementos decorativos, como em alguns casos de habitações operárias que em alguns aspectos se assemelhavam às senzalas, estas edificações recebiam eventualmente, sobretudo no caso das localizadas em ambiente urbano, aplicação de frontão ou platibanda com número restrito de adornos, ou mesmo alguns elementos decorativos na demarcação das aberturas. O motivo mais comum na composição de suas fachadas foi, sem dúvida, o da “porta-e-janela” com telhado em duas águas paralelas ao alinhamento da rua, apresentando, em alguns casos, alpendre frontal.

Embora a construção de habitações que contemplassem todos os funcionários das fábricas constituísse uma aspiração unânime entre os industriais durante o final do século XIX e décadas iniciais do XX, foi comum no setor fabril, tal como nos casos das empresas ferroviárias, a restrição, num primeiro momento, da construção de habitações somente para os funcionários mais graduados. No entanto, como forma de fixação do restante da mão-de-obra empregada na fábrica houve casos significativos de disponibilização de terrenos da fábrica para a construção pelos operários de suas próprias residências. No caso da vila operária da Cedro, em Minas Gerais, Giroletti (2002), destaca a existência de "choupanas" feitas de pau-a-pique construídas nos terrenos da companhia pelos próprios operários. Também em Paulista, Pernambuco, até a década de 1930, a maioria dos operários morava em mocambos cobertos de palha construídos em terrenos cedidos pela fábrica. Entretanto, estas construções foram sendo progressivamente substituídas por casas construídas pelas próprias companhias. As vilas operárias e núcleos fabris erguidos por empresas nas cidades de Juiz de Fora e São João del-Rei, inserem-se neste movimento de reforma da moradia operária, assumindo características específicas, mas seguindo a tendência geral observada no Brasil.

4.2. HABITAÇÕES OPERÁRIAS EMPREENDIDAS PELAS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS EM SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA

O fornecimento de habitações de empresas ferroviárias para seus funcionários esteve intimamente relacionado ao tamanho e localização das companhias e suas estações. Tal como pudemos ver no Capítulo II, uma prática muito comum deste tipo de empreendimento foi a de localizar, no próprio terreno da estação e muitas vezes no segundo pavimento do edifício de passageiros da estação, alojamento para o chefe da estação e alguns funcionários mais graduados. Eram os casos do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, erguido pela EFOM, da Estação Central da Estrada de Ferro D. Pedro II e da estação da Estrada de Ferro Leopoldina. Entretanto, no caso do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, apenas algumas edificações foram erguidas pela empresa para seus funcionários restringindo-se as casas construídas ao uso do engenheiro chefe da estação, ao chefe das oficinas e algumas casas de turma (já demolidas e sem nenhuma documentação que nos permita uma análise mais aprofundada). No caso da Estrada de Ferro Leopoldina em Juiz de Fora, não foram construídas habitações para os demais funcionários na cidade de Juiz de Fora. Este fato provavelmente se deve, no caso de São João del-Rei, a uma estrutura urbana já consolidada e à contratação de funcionários menos graduados na própria região, e também pela localização de habitações no último trecho da estrada na cidade vizinha de Ribeirão vermelho. Já no caso da Estrada de Ferro Leopoldina, podemos relacionar o não fornecimento de casas para seus funcionários ao pequeno porte da empresa.

No caso do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, as habitações mencionadas foram empreendidas de maneira bastante distinta. Enquanto a residência do engenheiro chefe foi localizada em terreno vizinho ao do hotel da EFOM, relativamente distante do Complexo, e seguindo uma arquitetura mais apurada esteticamente, apresentando platibanda estilizada e porão alto, a residência do chefe das oficinas foi implantada em terreno vizinho ao Complexo, mais precisamente em frente ao setor das oficinas. Embora dispusesse de afastamentos frontal e laterais, esta edificação apresentava dimensões, programa e tratamento estético visivelmente mais simplificado com relação à aplicada no caso da residência do engenheiro chefe. Este fato provavelmente está relacionado à posição destes funcionários na hierarquia de cargos da empresa. Para se ter uma idéia, a casa do engenheiro chefe da estação incluía em seu programa acomodações para criados e serviçais. Portanto, configurava-se como um exemplar lar burguês, afastando-se da idéia da casa operária.

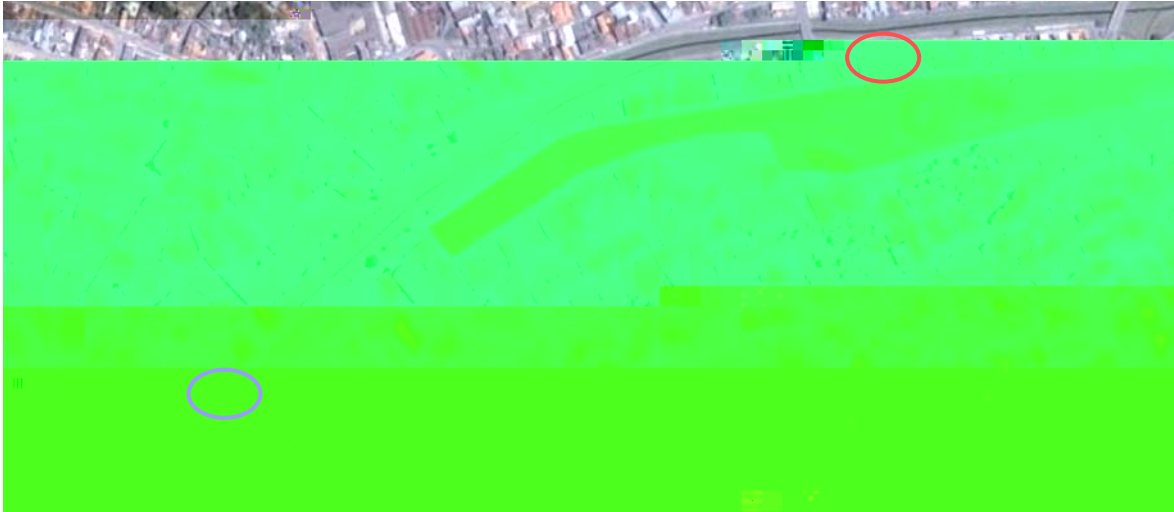


Figura 4.2.1: Vista das proximidades do Complexo Ferroviário de São João del-Rei.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Complexo Ferroviário da EFOM. ■ Residência do chefe das oficinas. ■ Residência do engenheiro chefe.



Figura 4.2.2: Residência do engenheiro chefe .

Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.2.3: Residência do chefe das oficinas.

Fonte: Levantamento da autora.

A Estrada de Ferro D. Pedro II (posteriormente Central do Brasil), por outro lado ergueu diversas habitações para seus funcionários, embora privilegiasse os mais graduados. No entanto, o que pudemos verificar é que estas habitações foram construídas esporadicamente, não apresentando nenhuma formação de vila ferroviária. Entretanto, pudemos identificar três tipologias entre as habitações levantadas. Estas tipologias guardavam algumas semelhanças entre si tal como a proximidade com a via férrea. Estas habitações localizavam-se ao longo dos terrenos marginais à linha férrea, próximo a elas ou no próprio pátio ferroviário. A utilização dos terrenos marginais à linha férrea, tal como no caso das casas de turma, foi também uma prática muito comum entre as companhias ferroviárias, e no caso da Estrada de Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora, a construção destas habitações concentrou-se na década de 1920 que foi marcada por diversos investimentos no trecho ferroviário desta cidade.

Uma primeira tipologia identificada caracterizava-se por ser de maior porte e era destinada a funcionários mais graduados da Companhia, como chefe da estação e engenheiros. Outra tipologia empreendida era destinada aos maquinistas e funcionários do setor da sinalização. E uma última tipologia identificada diz respeito às residências destinadas aos feitores da via permanente. Pudemos identificar algumas características interessantes que diferenciavam estes três grupos de habitações e que reflete a hierarquia de benefícios entre os funcionários da empresa. Enquanto as casas do chefe da estação (no caso da Estação de Mariano Procópio) e do engenheiro de sinalização localizavam-se em terrenos maiores e mais afastados da via férrea, dispendo de maiores dimensões e programas mais complexos, as casas destinadas aos maquinistas e aos feitores da via permanente apresentavam menores dimensões e menor complexidade de programa. Estas últimas guardam também uma interessante característica: implantadas ao lado da via férrea, estas habitações eram construídas com a fachada principal voltada para a linha de trem.

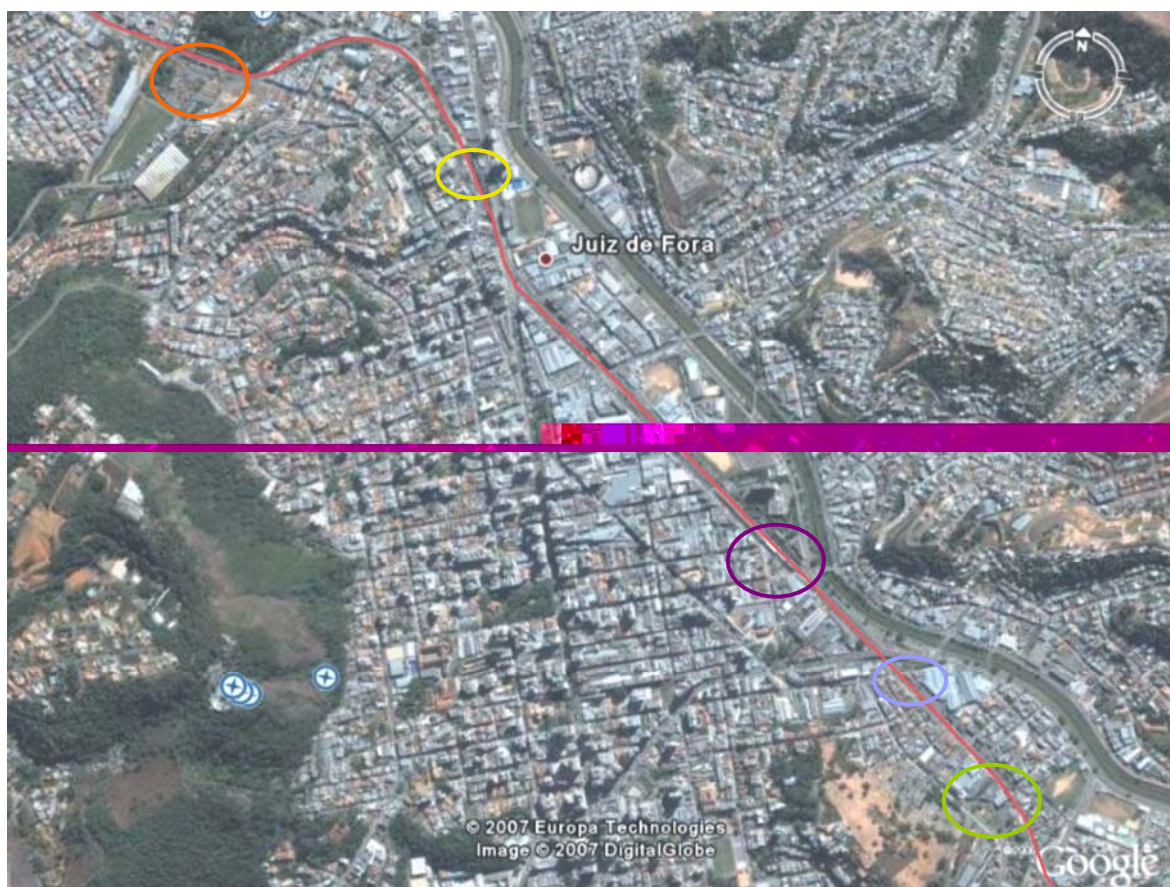


Figura 4.2.4: Vista do trecho ferroviário entre as estações de Mariano Procópio e Central.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Linha férrea. ■ Pátio de Mariano Procópio. ■ Habitação 1. ■ Estação Central. ■ Habitação 2. ■ Hab. 3.



Figura 4.2.5: Vista do pátio da estação de Mariano Procópio.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Casa do chefe da estação. ■ Edifício principal da estação. ■ Escritório de operação de tráfego.
---- Delimitação do terreno da estação.

Esta primeira tipologia pode ser vista na casa do chefe da estação de Mariano Procópio, construída entre os anos de 1910-1915, e na casa do engenheiro da sinalização no bairro Poço Rico, construída nos primeiros anos da década de 1920. A casa do chefe da estação situa-se numa área central deste terreno, mais precisamente entre o antigo triângulo de reversão daquele pátio, enquanto a residência do engenheiro estava implantada na área central de um amplo terreno localizado posteriormente à estação central. Caracterizavam-se pelo partido retangular, apresentando um bloco principal, de maiores dimensões, onde se localizavam a sala e os dormitórios, e um bloco menor e posterior que abrigava a cozinha e o banheiro. Dispunham de um alpendre localizado lateralmente, sendo paralelo ao alinhamento do telhado em duas águas. Revelavam tratamento estético relativamente apurado em suas fachadas que tinha o emblema da companhia em destaque entre os ornamentos em estuque. Nestas edificações foi utilizado o sistema construtivo de alvenaria de tijolos revestidos, e pilares de ferro como sustentação da cobertura sobre o alpendre. Uma pequena diferença entre as duas edificações é o acesso principal que na primeira dava-se lateralmente e no caso da segunda na parte frontal da casa.

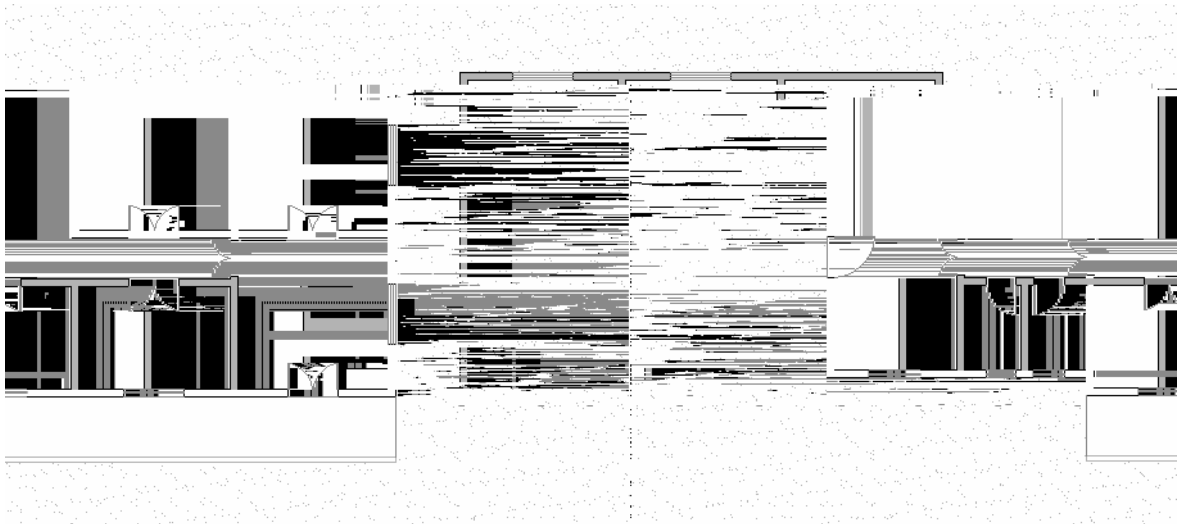


Figura 4.2.6: Esboço da planta original da casa do engenheiro de sinalização e chefe da estação.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.2.7: Residência do Chefe da Estação .
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.2.8: Residência Engenheiro da Sinalização.
Fonte: Levantamento da autora.

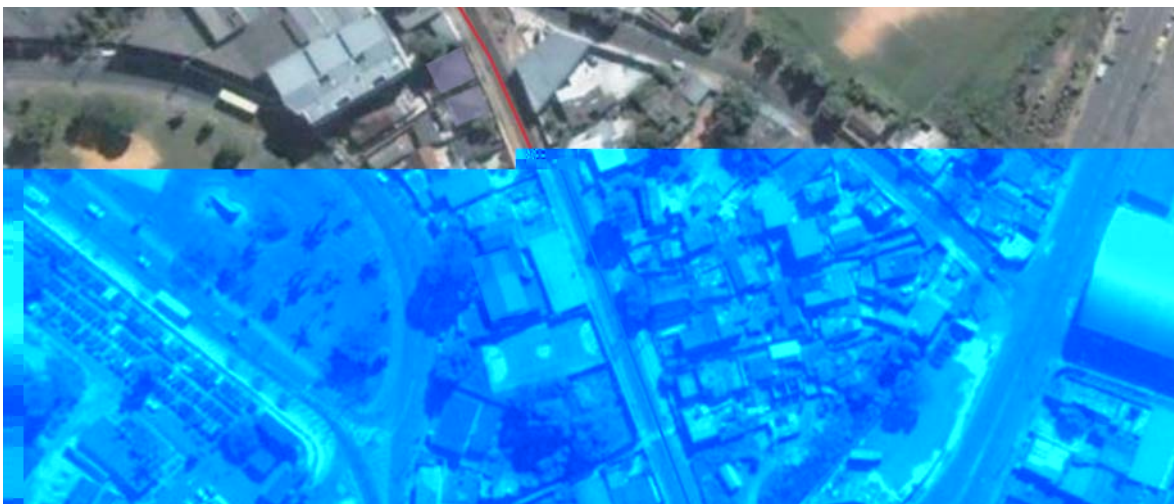


Figura 4.2.9: Vista das casas do engenheiro de sinalização e maquinistas (habitações 3).
Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: Casa do engenheiro de sinalização. Casas dos maquinistas. Via férrea.

Em terreno próximo à residência do engenheiro da sinalização foram construídas, durante a década de 1920, duas habitações destinadas ao maquinista e a funcionários da sinalização da companhia. Esta tipologia apresentava acesso principal voltado para a via férrea, e destacava-se pelo sistema construtivo e estrutural todo em madeira. Estas habitações apresentam claros indícios de pré-fabricação e dispunham de um programa simplificado, com as instalações sanitárias ainda não incorporadas ao corpo principal da casa. Embora apresentem as mesmas dimensões, uma delas revela-nos uma pequena variação apresentando um alpendre na entrada principal da casa, diminuindo o espaço da sala.



Figura 4.2.10: Residência em Poço Rico.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.2.11: Residência em Poço Rico.
Fonte: Levantamento da autora.

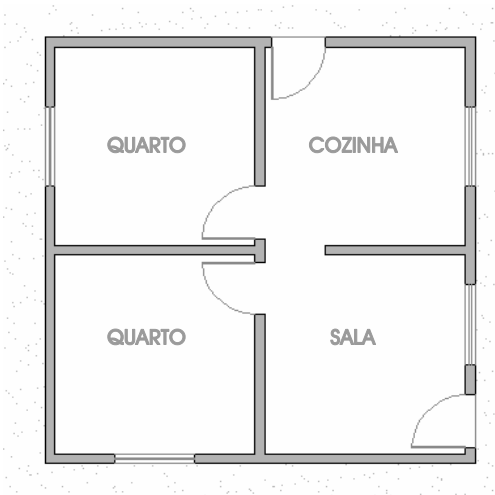


Figura 4.2.12: Residência em Poço Rico.
Fonte: Levantamento da autora.

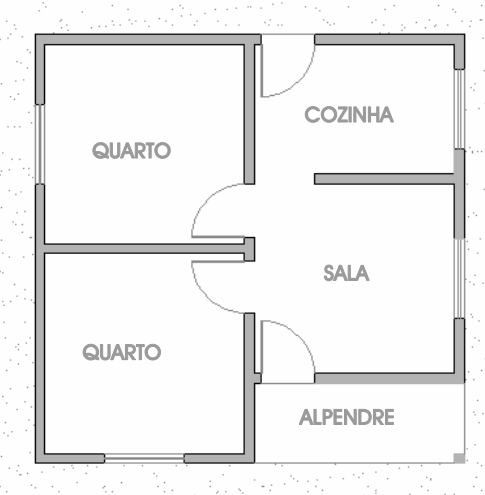


Figura 4.2.13: Residência em Poço Rico
Fonte: Levantamento da autora.

Um terceiro tipo de habitação empreendido pela Estrada de Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora foi a casa destinada aos feitores da via permanente. Estas edificações possuíam partido retangular e foram implantadas com a maior dimensão paralela à via férrea. É interessante observar que, nos casos levantados, a face posterior à linha férrea não possuíam nenhum tipo de abertura. Entre as tipologias estudadas, esta se destacava pela sua proximidade com a via férrea, o que provavelmente estava relacionado com a função de seus moradores dentro dos trabalhos da empresa.

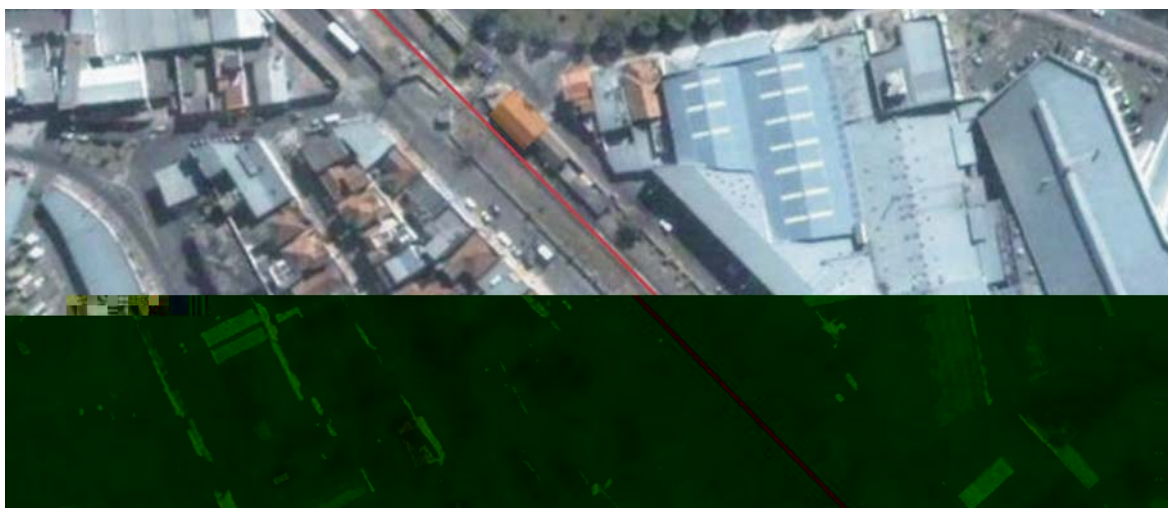


Figura 4.2.14: Vista da casa do feitor da via permanente (habitação 2).

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Casa do feitor da via permanente. — Via férrea.



Figura 4.2.15: Vista de casa de funcionário da companhia (habitação 1).

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ○ Habitação. — Via férrea.



Figura 4.2.16: Residência próxima ao pátio de M.Procópio. **Fonte:** Levantamento da autora.



Figura 4.2.17: Planta baixa tipo. **Fonte:** Levantamento da autora.

De programa reduzido, contendo dois ou três quartos, sala, cozinha e sanitário ainda não totalmente incorporado ao corpo principal da edificação, estas casas possuíam alpendre frontal de acesso, telhado em duas águas e sistema construtivo de alvenaria de tijolos revestidos. O tratamento estético dispensado às suas fachadas aproximava-se bastante do utilizado nas casas do chefe da estação e do engenheiro da sinalização. Podemos verificar a presença de detalhamento em estuque em torno das aberturas e dois pequenos óculos estilizados na parte superior da cobertura.

Em comum estas tipologias apresentavam preocupações correlatas às questões de salubridade, reservando aberturas a todos os cômodos, além da presença de sistemas de venezianas e vidros na maior parte das janelas. No entanto, o que podemos constatar, diante da diversidade de tipologias levantadas, é o caráter peculiar com que estas habitações foram erguidas, em contraste com a organização de vilas operárias e núcleos fabris, onde, na maioria dos casos, percebe-se uma maior uniformidade entre os projetos e construções. Entretanto, com exceção da tipologia em madeira, podemos considerar que os demais casos apresentam em comum, principalmente, a composição de suas fachadas, aproximando-se de uma mesma linguagem. Embora se diferencie tanto das demais, a tipologia em madeira revela-nos uma interessante semelhança com a maioria das construções empreendidas nas vilas operárias de indústrias a serem apresentadas adiante. Em termos de disposição interna, estas habitações representaram quase um "padrão" entre os casos de habitação para operários. Como podemos perceber, estas habitações tinham um corpo principal que abrigava a parte do programa mais importante destas moradias, contendo uma sala, uma cozinha e dois quartos que se comunicavam diretamente com a sala e a cozinha. As instalações sanitárias, como veremos adiante, não estavam totalmente incorporadas ao bloco principal, surgindo distantes deste ou em forma de pequenas construções anexas. Esta forma predominante será revelada durante o capítulo no qual poderemos observar sua ocorrência.

4.3. HABITAÇÕES OPERÁRIAS EMPREENDIDAS PELAS COMPANHIAS INDUSTRIAIS EM SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA

4.3.1. A VILA OPERÁRIA DA COMPANHIA INDUSTRIAL SÃO JOANNENSE

Junto à fábrica, a Companhia Industrial São Joannense ergueu uma vila operária que ocupava parte da área frontal e a lateral de seu terreno. Como vimos, no período estudado, a construção de habitação para seus operários e a localização das fábricas em áreas distantes dos centros urbanos permitiu um maior controle sobre a vida de seus operários, como foi o caso das habitações operárias erguidas pela Companhia Industrial São Joannense. Embora empregasse mão-de-obra residente na própria cidade, foram construídas, até a década de 1930, 27 casas unifamiliares para seus operários, que posteriormente foram vendidas aos seus moradores.



Fig. 4.3.1.1: Ao fundo a Companhia e sua Vila Operária. **Fig. 4.3.1.2:** Uma das casas (Tipo 2).
Fonte: Acervo pessoal de Margarida Carvalho.

Segundo Sobrinho (1997), a vila operária da Companhia Industrial São Joannense foi construída no ano de 1928, porém, nos arquivos da Companhia verifica-se que em outubro de 1891 já havia a intenção de construção desta. Uma concessão de terreno⁸⁰ deferida pela Câmara Municipal destacava o objetivo do pedido para “a construção de casas ou dependências da fábrica” com a condição de edificar dentro do prazo de um ano⁸¹. Desde o século XIX eram comuns os incentivos por parte do Estado para a construção de “habitações higiênicas para os operários e classes pobres” através de favores fiscais ou mesmo concessões de terrenos públicos (TELLES, 1984). Correia (2003) define estas parcerias na criação de habitações operárias como um aspecto característico da atuação solidária do Estado com os interesses do capital que marca suas relações em sociedades capitalistas.

Em documento da Câmara Municipal de fevereiro de 1896, é concedida a solicitação feita pelo presidente da Companhia para o fechamento de um caminho que existia nos fundos da fábrica, sob a condição da “Companhia abrir uma rua espaçosa na frente de edificações que

⁸⁰ Este se encontrava entre a fábrica e a chácara do Dr. Júlio César de Queiroz Guimarães.

⁸¹ **Concessão de terreno para a construção de casas ou dependências da fábrica.** São João del-Rei, 30 de outubro de 1891. Arquivo da Companhia Industrial São Joannense.

ella está construindo em terreno de sua propriedade". E em março deste mesmo ano, numa

As tipologias 1 e 2 foram implantadas junto à fábrica e a tipologia 3 na lateral de seu terreno. Em uma análise da organização espacial destas casas, puderam ser observadas rupturas e continuidades com relação ao modelo tradicional de estrutura colonial e o modelo modernizador que se implantava. A implantação das residências ocupando os limites laterais e frontal do terreno; a cozinha e o banheiro ainda não completamente incorporados ao volume principal da casa; sua altura no nível da rua; a organização em blocos contínuos; o telhado com cumeeira paralela ao alinhamento da rua e o próprio sistema construtivo em adobe indicam uma continuidade do modelo tradicional.

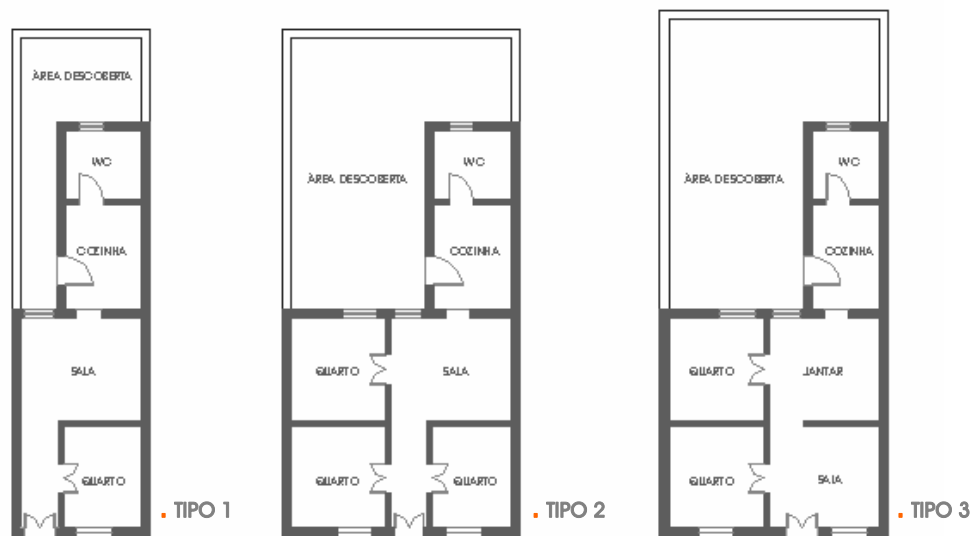


Figura 4.3.1.4: Três tipologias de habitações da vila operária.

Fonte: Levantamentos feitos no local.

Outras características são correlatas à absorção dos novos ideais difundidos para a habitação da classe proletária. Verifica-se a preocupação com a salubridade disponibilizando ventilação e iluminação em todos os cômodos, além dos fechamentos de janelas que mesclavam venezianas e vidraças. A organização de cômodos com dimensões mínimas atendia aos princípios de economia. Para Giroletti (2002), a criação de um novo habitat, dispondo de infraestrutura urbana, como o caso da energia elétrica, canalização de água potável e esgotos, por mínima que fosse, representou um “divisor de águas na existência dos operários entre o passado rural e a vida cidadina presente e futura” (GIROLETTI, 2002, p. 272). Beguin (1991) destaca a relação de dependência que o habitat moderno imprimiria principalmente na vida do homem pobre. Além de supor a infra-estrutura adequada, o novo habitat empreendido pelas vilas operárias, incluía uma nova concepção de morar, hábitos de higiene pessoal e coletiva, organização do tempo livre e uma nova sociabilidade. Além de uma série de regulamentos e códigos de posturas impostos aos seus moradores, a formulação espacial da casa do operário também era orientada de acordo com estes princípios.

A especialização funcional dos espaços, também pode ser observada nas residências empreendidas pela fábrica. Como vimos, o tema da boa repartição dos corpos no espaço da moradia, assinalando o lugar de cada indivíduo no território doméstico, esteve intimamente ligado ao controle dos contatos e das trocas afetivas na família. Esta especialização funcional está mais claramente visível no tipo 2 que dispõe de dormitórios suficientes para separar a família por sexo e por idade. O controle da vida privada dos seus operários, ainda pode ser verificado pela proximidade com o local de trabalho.

Com relação ao tratamento exterior dado às casas da vila operária fica evidente a preocupação com a economia nestas edificações. Em contraste com o edifício da fábrica, que se destaca pelo apuro estético empregado, as casas da vila operária apresentam pouca ornamentação. Entre as tipologias apresentadas, dois tipos de fachadas podem ser destacados. O primeiro referente ao tipo 2, e mais esteticamente trabalhado, localiza-se ao lado da fachada principal do edifício fabril. Possui platibanda ornamentada com relevos em estuque que adornam também os vãos das janelas e da porta. Elementos classicizantes podem ser observados nas pilastras adornadas que marcam os limites entre as moradias e fazem referência a colunas do vocabulário clássico. Já nas fachadas das casas do tipo 3 percebe-se uma ornamentação bem mais simplificada. O telhado de águas com caimento paralelo ao alinhamento da rua possui cimalha e as pilastras que dividem as residências são bem menos trabalhadas esteticamente.

Algumas hipóteses podem ser levantadas na justificativa da diferenciação dos dois blocos de casas quanto ao tratamento externo: primeiramente pode-se supor como motivo a localização destas que, no caso do tipo 2 e 1, situam-se junto ao alinhamento da fábrica o que justificaria maior interesse com sua aparência; uma segunda justificativa pode ser baseada numa possível cronologia da construção destas. Como não existem registros que comprovem a data exata de construção das residências da vila operária, a simplificação estética das residências do tipo 3 pode estar vinculada com a difusão das idéias de redução de custos e racionalização da construção que se incorporaram às residências operárias no Brasil, sobretudo a partir da década de 1930.



Figura 4.3.1.5: Foto atual da casa tipo 2.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.3.1.6: Foto atual da casa tipo 3.
Fonte: Levantamento da autora.

Para Correia (2004), a idéia da modernização da moradia e sua idealização como espaço sanitário e inviolável, foi rapidamente absorvida pelas pessoas mais ricas, sendo progressivamente assimilada por setores da classe média e imposta à classe pobre. Além da moradia, outros espaços disciplinadores foram empreendidos pela Companhia Industrial São Joannense, como a enfermaria e local de instrução educacional, sendo também oferecidos equipamentos de lazer, que visavam agenciar o tempo livre do trabalhador. Era o caso da instalação de um campo de futebol no terreno da própria fábrica.



Figura 4.3.1.7: Antigo campo de futebol da fábrica.
Fonte: Arquivos da Companhia Industrial São Joannense.

O controle e administração do tempo livre dos operários, assim como a instrução escolar, eram considerados importantes instrumentos para a adequação das massas ao processo produtivo. Promoviam-se atividades de lazer, que, ao contrário da idéia de ócio, eram produtivas, moldando e capacitando os operários para o trabalho. Na escola também eram difundidas entre as crianças pobres hábitos regrados de higiene, obediência e moralização buscando torná-las aptas para o trabalho e transformá-las em aliados na moralização das famílias (CORREIA, 1998; GIROLETTI, 2002).

4.3.2. A VILA OPERÁRIA DA COMPANHIA TÊXTIL BERNARDO MASCARENHAS

A "Federação Operária Mineira" por sua directoria abaixo assignada, vem pedir a Vv. Excias. se dignem de restabelecer a Lei que isentava por 5 annos, de impostos municipaes, os chamados grupos de 5 casas para operários, cuja Lei tão bons resultados deu não só para o operariado como a essa Câmara que hoje vê a sua renda augmentada com as innumeradas avenidas localizadas em diferentes pontos da cidade.

Como vós bem sabeis as difficuldades de tectos para o proletariado é mundial motivada pelos efeitos da guerra.

Em várias cidades do Brazil os governos das cidades teem tomado a iniciativa de procurar minorar as condições de vida dos operários, promovendo meios de dar casas baratas, isentando-as de impostos por determinado tempo. Haja vista a Câmara Municipal de S. Carlos do Pinhal – S. Paulo – para crear a facilidade do operário ter casas baratas, aquella Câmara votou uma Lei dando 20 annos de isenção de impostos a quem queira construir grupos de 3 ou 5 casas, cujos alugueis não excedam de 30\$000 mensaes.

Aqui os Srs. vereadores podem fazer o mesmo, temos grandes áreas de terrenos nos subúrbios da cidade, onde poder-se-ão localizar as avenidas operárias, dando-nos assim conforto, hygiene e mais desafogo nas nossas bolsas que diariamente são sugadas pelos Srs. sem escrúpulos que não se condoem da nossa sorte de infelizes ganhadores de pão.

Pelo que fica exposto, Srs. vereadores, esperamos que Vv. Excias. se dignem de tomar em consideração esse nosso afflictivo appello.

(Carta da Federação Operária Mineira à Câmara Municipal de Juiz de Fora de 20 de julho de 1920⁸³).

A construção de vilas operárias na cidade de Juiz de Fora, como na maioria das que se industrializaram, muitas vezes, representou mais do que um empreendimento particular dos industriais para seus trabalhadores, tomando proporções mais amplas. Como vimos na passagem anterior, muitas vilas operárias foram construídas através de incentivos fiscais concedidos pelo estado e que logo se tornaram reivindicações das classes operárias. Também, a consolidação da idéia da localização destes conjuntos de casas nas áreas suburbanas evidencia-se como uma prática comum em cidades com certo grau de industrialização e saturação de áreas centrais. Não obstante, a construção da vila operária da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, a partir de 1925, provavelmente, veio a ser idealizada sob este contexto.

A escassez de mão de obra proveniente da falta de habitação logo se fez sentir e levou-nos a reconhecer a conveniência da construção de uma villa operária (MASCARENHAS, 1938 in: TAMM, 1955, p.393).

No final da década de 1910, conforme o relato de Mascarenhas (1938), a Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas decidiu pela construção de uma vila operária. É interessante observar, através do trecho acima, a figura da habitação operária enquanto meio de arregimentação da mão-de-obra. Como vimos, esta visão passa a predominar entre os industriais durante o período estudado levando à generalização desta prática. Embora dependesse de um investimento financeiro razoável para os orçamentos das fábricas, a construção de habitações para seus operários, ou pelo menos parte deles, consolidou-se como importante ferramenta de fixação e

⁸³ Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

espaço modelar da mão-de-obra. No caso da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, observamos que a idéia da construção de uma vila operária ganhou peso à medida que o empreendimento foi se expandindo, somente três décadas após sua fundação.

A vila operária foi erguida em um terreno de uma antiga pedreira, denominada "Pedreira de Ouro", adquirido pela empresa e localizado em uma área suburbana afastada das instalações fabris da Companhia. Constituíam-se de 25 casas divididas em dois blocos cuja disposição apresentava uma conformação em "V" em função do terreno acidentado. Tratava-se de casas geminadas, dispostas em "fita" e, embora o projeto original apresentasse dois modelos de fachada, a vila foi construída com uma única tipologia de habitação. O projeto é de autoria do engenheiro Walter Spruck e foi elaborado em março do ano de 1925. Compunha-se de construções sem afastamentos frontal ou laterais, as chamadas casas de "porta e janela", cujo acesso principal era feito frontalmente. Para sua construção foi utilizado o sistema construtivo de alvenaria de tijolos revestidos.



Figura 4.3.2.1: Localização da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas e sua vila operária.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ○ Localização da Tecelagem Mascarenhas. ○ Localização da vila operária.



Figura 4.3.2.2: Implantação da vila operária da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Edificações da vila – Bairro São Bernardo.

Estas construções apresentavam premissas fundamentais discutidas anteriormente no caso da habitação proletária. Entre elas podemos verificar a preocupação com a ventilação em todos os cômodos da edificação que se compunha de dois quartos, uma sala, uma cozinha, um banheiro e uma pequena área de serviço. Tal como em outras tantas habitações erguidas para operários pudemos notar a delimitação de um corpo principal que abrigava os dormitórios, a sala e a cozinha, coberta pelo telhado de duas águas paralelas ao alinhamento da rua, com pé direito de 3,80 metros, enquanto uma segunda parte era anexada a este corpo principal abrigando o banheiro e a área de serviço. É evidente a diferença de tratamento entre estas duas partes da edificação. O "anexo" das instalações sanitárias, além de suas dimensões bem mais reduzidas apresentava pé direito de 2,80 metros e cobertura de uma única água.

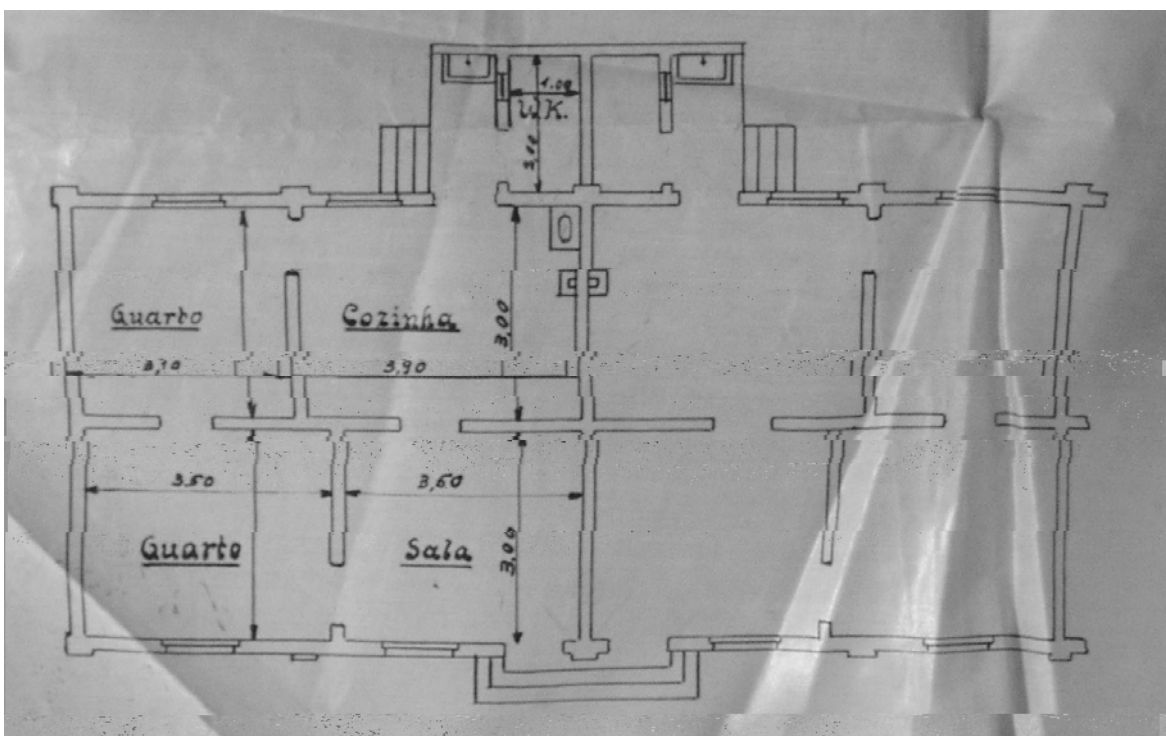


Figura 4.3.2.3: Planta baixa tipo das casas.

Fonte: Projeto original das habitações operárias arquivadas no PROCESSO nº 0251/57.

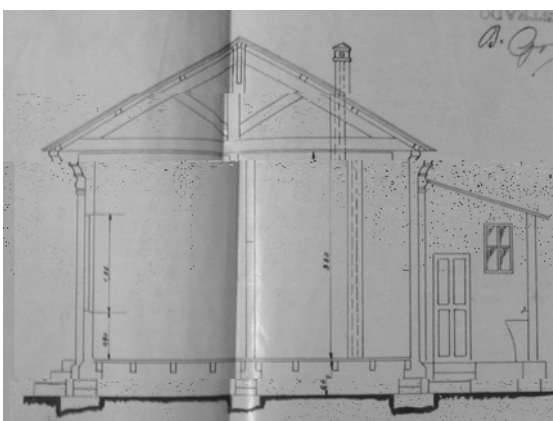


Figura 4.3.2.4: Seção transversal tipologia sem alpendre.

Fonte: PROCESSO nº 0251/57.

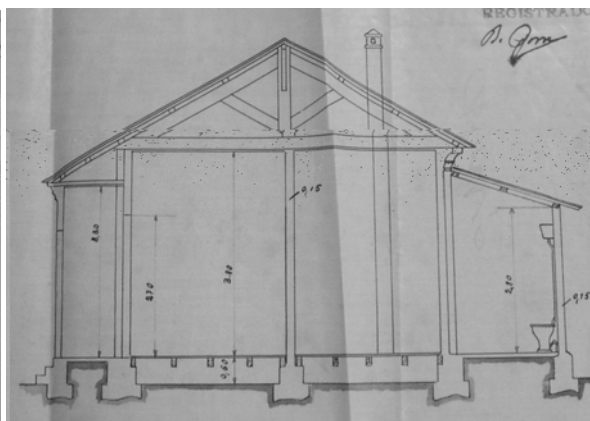


Fig. 4.3.2.5: Seção tipologia com alpendre.

Fonte: PROCESSO nº 0251/57.

Podemos relacionar esta composição interna com as recomendações sintetizadas por Backheuser, em 1906, diante das dificuldades encontradas na construção do aparelhamento sanitário na construção. Temos aqui uma situação onde o banheiro ainda não está totalmente incorporado ao corpo principal da edificação. Segundo Backheuser (1906), os banheiros deveriam situar-se “fora” da edificação por representarem um possível foco de infecção. “[...] a falta de um perfeito fechamento hidráulico pode ocasionar o escapamento dos gases da rede e, si a latrina estiver no ambiente onde se dorme, os resultados serão lastimáveis” (BACKHEUSER, 1906⁸⁴ apud CARPINTERO, 1997, p.111). No entanto, em alguns casos, no final da década de 1910 e início da década de 1920, podem-se verificar a incorporação dos banheiros no corpo principal da residência. À medida em que as instalações sanitárias foram sendo tecnologicamente aperfeiçoadas, incorporaram-se ao programa principal da edificação, primeiramente próximo à cozinha e depois localizando-se próximo aos dormitórios, reforçando a adoção de novos hábitos de higiene. Como afirma Carpintero (1997), “a instalação dos banheiros no interior da casa [apesar de mais oneroso] possibilitava, na opinião dos técnicos, modificar determinados hábitos considerados prejudiciais para o ‘bom funcionamento’ da casa” (CARPINTERO, 1997, p. 111-112).

Vale ressaltar que estas construções apresentavam, também, programa e disposição interna muito próximos das recomendações sintetizadas por Backheuser (1906). Para o engenheiro, a casa constituía-se de duas partes principais: os chamados locais de permanência diurna – sala e cozinha - e os locais de permanência noturna – os dormitórios. Embora considerasse a sala como a parte mais importante da casa, em consonância com a idéia burguesa de lar, visto que configurava o espaço de reunião da família após o dia de trabalho, juntamente com a cozinha que deveria estar próxima à sala como forma de reforçar o papel da mulher nos cuidados da casa e dos filhos, os locais de permanência noturna receberam maior atenção. Por se tratarem de espaços fechados com longa permanência de pessoas, as preocupações com relação a estes cômodos estenderam-se desde os requisitos correlatos à salubridade, como ventilação, iluminação, etc., até os mecanismos que deveriam combater a promiscuidade. Para Backheuser (1906), o dormitório deveria ser “o lugar do sexo dos pais em aposento e local próprios, do sono das filhas separado do sono dos filhos, da nudez dos velhos separado da nudez dos mais novos” (BACKHEUSER, 1906⁸⁵ apud CARPÍTERO, 1997, p. 134). Como expressão destas idéias generalizou-se, entre as casas operárias, a prática da construção de no mínimo dois dormitórios por programa unifamiliar.

⁸⁴ BACKHEUSER, E. **Habitacões populares**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

⁸⁵ Ibid.

Em termos de composição de fachada, podemos observar, de acordo com o projeto original das edificações que compunham a vila da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, a economia de elementos decorativos, que se restringiam a pequenas aplicações de estuque sobre os vãos das janelas e portas, além da marcação de alguns frisos horizontais na parte inferior ao beiral da cobertura. Tanto para as janelas como a porta principal eram guarnecidas de elementos que refletiam a preocupação em torno da ventilação e iluminação destas edificações, tais como o emprego de venezianas e a utilização do vidro. Embora estas edificações tenham passado por diversas modificações ao longo dos anos, analisando seu aspecto atual pudemos perceber certas diferenças entre o projeto original e os traços remanescentes do que foi edificado. Tanto a modificação da solução do telhado, a simplificação dos elementos de estuque, quanto o descarte da outra opção de fachada apresentada no projeto original, que se diferenciava pela adição de um alpendre à entrada principal, revelam-nos, provavelmente, uma realidade muito comum na época, quando a regra era a maior economia de investimentos possível, por parte dos industriais, na construção de habitações para seus funcionários.

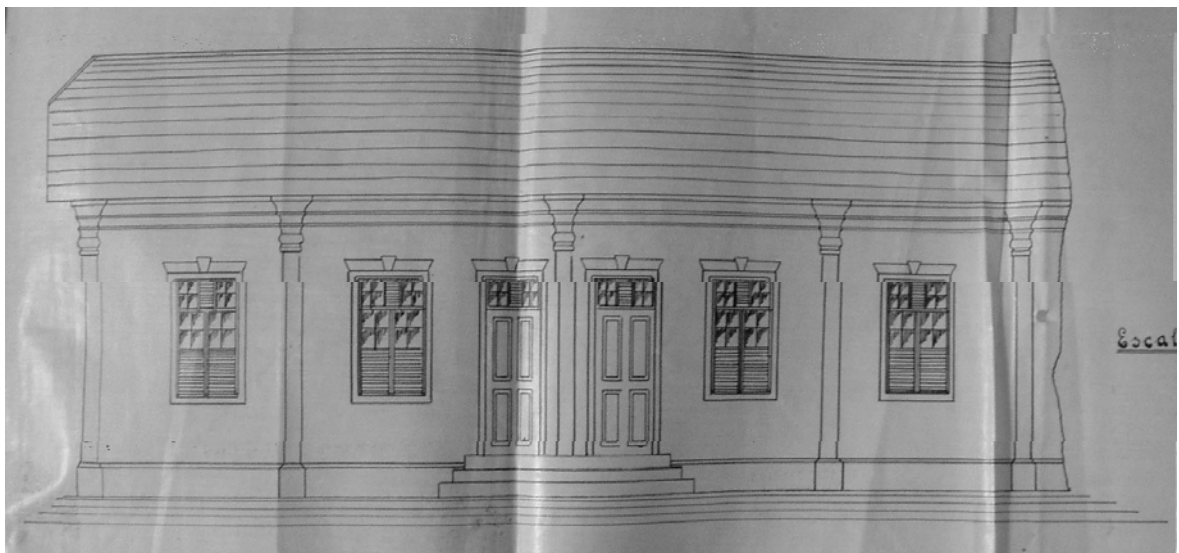


Figura 4.3.2.6: Fachada da tipologia sem alpendre.
Fonte: PROCESSO nº 0251/57.

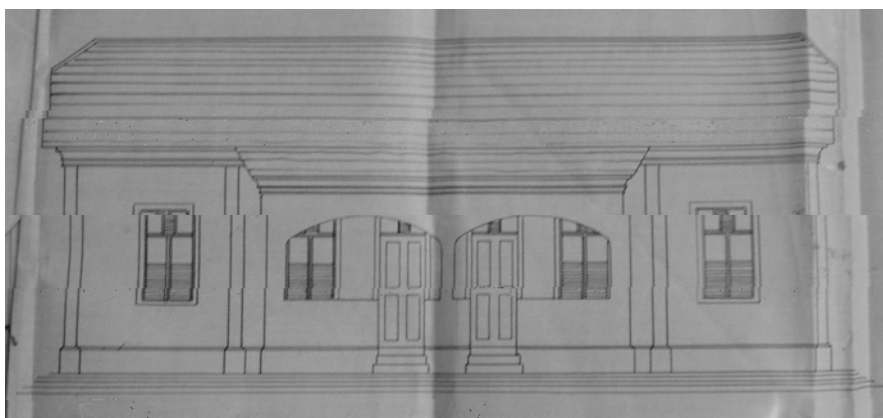


Figura 4.3.2.7: Fachada da tipologia sem alpendre.
Fonte: PROCESSO nº 0251/57.



Fig. 4.3.2.8: Imagem atual das edificações.
Fonte: Levantamento da autora

4.3.3. A VILA OPERÁRIA DA COMPANHIA INDUSTRIAL E CONSTRUTORA PANTALEONE ARCURI & SPINELLI

A vila operária da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli foi erguida em meados da década de 1910, localizando-se na parte posterior do terreno da própria empresa. Foram erguidas 17 habitações dispostas em “fita”, em terrenos retangulares implantadas sem afastamentos frontal ou laterais. Tal como nos demais casos estudados, esta vila era constituída de residências unifamiliares, o que predominou no cenário nacional. Enquanto as experiências em construções de edifícios de apartamentos intensificavam-se em alguns países da Europa e Estados Unidos, no Brasil, como observa Carpintero (1997), o predomínio da moradia isolada revela características específicas do cenário brasileiro nas primeiras décadas do século XX. Mendonça (1931), no Primeiro Congresso de Habitações, sintetiza os motivos de tal preferência:

[...] As habitações collectivas exigem uma certa educação hygienica, harmonia entre seus moradores, o hábito da limpeza e d’uma conservação systemática da casa, coisa que difficilmente se obtém entre pessoas ainda mal iniciadas na vida moderna e que só se poderá conseguir depois de um certo grau de civilização.

Em países onde preceitos de hygiene são postos em prática, onde a ordem e a disciplina são innatas, onde o povo é educado e respeitador das leis, e sobretudo, onde o analphabetismo é quase nullo, têm-se feito várias tentativas para adoptar este género de habitação. Isto, no entanto, tem-se feito para os pequenos funcionários, para os empregos d’uma certa categoria e nunca para o operário (MENDONÇA, 1931⁸⁶ apud CARPÍTERO, 1997, p. 131).



Figura 4.3.3.1: Implantação da vila operária da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Edificações da vila operária. ■ Instalações industriais da Companhia

⁸⁶ MENDONÇA, M. T. C. Casas populares – cidades jardins. In: **Annaes do Primeiro Congresso de Habitação**, São Paulo: publicação oficial, 1931, p. 141.

Portanto, embora houvesse um esforço no sentido de, através da habitação, seus dispositivos e equipamentos, modelar o homem pobre, seguindo a idéia do lar como meio formador, percebemos também um certo “cuidado” no grau de profundidade que estas experiências eram aplicadas no país. Diante dos costumes da população local devemos destacar também a presença do quintal, que também no caso brasileiro veio a reforçar alguns hábitos relacionados a atividades do cotidiano rural. Todas as casas da vila operária empreendida pela Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli eram guarnecidas por amplas áreas de quintal onde eram desenvolvidas algumas atividades de subsistência e cuidados com a higiene do lar. Segundo Carpintero (1997), na maioria dos projetos de casas operárias, os quintais assumem importante papel nos restritos programas. Constituiu, quase sempre, o espaço que, de certa forma, buscava “reter” a família durante seus momentos de folga. Como afirma Mendonça (1931), “satisfeitos em seu lar, tendo que cuidar do seu jardim e da sua pequena horta, o operário não precisa procurar esquecimento na bebida e no jogo” (MENDONÇA, 1931⁸⁷ apud CARPÍTERO, 1997, p. 134).



Figura 4.3.3.2: Vista da Av. 15 de Novembro a partir dos quintais das casas da vila operária da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri.

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem do ÁLBUM (1929).

Legenda: ■ Quintais das casas da vila operária. ■ Primeiras instalações da Companhia. ■ Instalações de 1926.

⁸⁷ Ibid. p. 142.

Embora tivesse sido construída em um terreno de topografia bastante irregular com acentuado aclive, a disponibilização de quintais ainda foi permitida pela solução escalonada da implantação dos terrenos.



Figura 4.3.3.3: Fachadas das casas-tipo da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri.
Fonte: Levantamento da autora.

Internamente estas habitações eram divididas em um bloco principal, com pé direito mais generoso, onde estavam dispostos a sala a cozinha e os dormitórios, e um bloco em anexo onde se encontrava uma pequena varanda de serviço e o banheiro. É interessante observar, tanto no caso das casas desta companhia quanto no dos demais objetos de estudo, a quase total ausência de espaços de circulação. Geralmente, a divisão interna dos blocos principais destas residências constituía-se de um elemento retangular dividido em quatro partes, muitas vezes iguais. A simplicidade deste gesto estava em consonância com os preceitos de economia que imperavam nos casos das habitações operárias.



Figura 4.3.3.4: Planta baixa da casa-tipo da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri.
Fonte: Levantamento da autora.

Notam-se, também aqui, preocupações relativas às questões de salubridade, dispondo a casa de janelas em todos os cômodos e a utilização de recursos como sistema de venezianas e vidro. O sistema construtivo era de alvenaria de tijolos revestidos. O pé direito do bloco principal das edificações media em torno de 4 a 4,5 metros no ponto mais baixo do beiral e 5 metros no ponto da cumeeira. Estas dimensões sugerem a adequação à resolução municipal em vigor desde o ano de 1896 até o ano de 1923, quando foi substituída. Esta dispunha que as casas que fossem construídas ou reconstruídas na cidade deveriam ter:

[...] pelo menos, cinco metros de pé direito no pavimento inferior, contados 0,45 acima da rua, e quatro metros e vinte centímetros nos demais andares (Resolução 374 de 20 de maio de 1896 in: OLIVEIRA, 1953, P. 242).

Neste sentido, Carpíntero (1997) observa que a altura dos cômodos configurava-se como elemento de fundamental preocupação para os engenheiros da época, tanto para as questões relacionadas à circulação de ar, como também para as questões estéticas. Para Backheuser (1906), “o pé direito é, como o mais, um dado de experiência, em que nem só as condições higienicas prevalecem; as razões de esthetica influem também e, por isso, é rigorosamente estabelecido em 4m,00 o pé direito no Rio de Janeiro” (BACKHEUSER, 1906⁸⁸ apud CARPÍNTERO, 1997, p. 112). Entretanto, como afirma a autora, e também a exemplo de Juiz de Fora, a partir de 1930 há uma grande discussão em torno desta questão, já que quanto maior o pé direito maior o custo com as edificações, a altura das habitações foi sendo reduzida e praticamente padronizada em 3metros. Esta redução é visível quando comparamos, no caso de Juiz de Fora, a habitação tipo da Companhia Bernardo Mascarenhas com a da Companhia Pantaleone Arcuri. A última construída anteriormente, apresenta um pé direito maior que o das habitações da Cia. Bernardo Mascarenhas. Outros elementos que também foram construídos de acordo com a resolução municipal de 1896 nas habitações da Companhia Pantaleone Arcuri foram as janelas e as portas que, segundo tal resolução, deveriam ter as dimensões mínimas de 1,85m de altura por 1,10m de largura para as janelas “de peitoril”, e 2,30m de altura por 1,30m de largura para as portas.

O tratamento de suas fachadas era bastante simplificado destacando-se apenas molduras simples de estuque contornando os vãos da porta e das janelas, além de alguns frisos horizontais na parte anterior ao telhado. Também podemos notar a presença de lambrequins estilizados de madeira sustentando o beiral da cobertura. Para Correia (2004), a simplicidade e economia das fachadas e projetos predominantes nos casos da habitação empreendida pelos industriais para seus operários refletiam o pensamento burguês. A autora afirma que:

⁸⁸ Ibid. p. 21.

Durante o século XIX, no campo da arquitetura, tais preocupações revelaram-se em múltiplos procedimentos nas rebuscadas casas burguesas, traduziam-se nas “mágicas” empregadas para resolver programas amplos em espaços cada vez menores; nas casas concebidas para operários, revelavam-se na busca de conciliar um certo conforto, higiene e privacidade com custos mínimos. No esforço de barateamento da casa do trabalhador, os adornos externos foram amplamente simplificados (CORREIA, 2004, p. 68).



Figura 4.3.3.5: Aspecto atual das casas-tipo da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri.
Fonte: Levantamento da autora.

Eram evidentes as diferenças entre as habitações operárias, a residência dos patrões e o próprio edifício fabril. As construções pertencentes à Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli exemplificam bem este aspecto. Enquanto a arquitetura empreendida na residência de seus donos e as algumas instalações fabris expressavam-se através do emprego intenso de um vocabulário remetente à linguagem clássica, de maneira incisiva, as habitações operárias, embora utilizassem elementos que também remetessem a tal linguagem, empregavam poucos adornos de linhas bastante simplificadas.

4.3.4. A O NÚCLEO FABRIL DA FIAÇÃO E TECELAGEM SÃO JOÃO EVANGELISTA

Segundo Correia (1998), a localização de fábricas no campo muitas vezes esteve relacionada tanto a fatores econômicos, pela proximidade com as fontes de energia e abundância de terrenos baratos, quanto por fatores sociais, onde o isolamento destas áreas permitia uma maior autonomia na gestão de produção e um maior controle sobre a mão-de-obra empregada. No caso da Fiação e Tecelagem São João Evangelista, além do edifício fabril propriamente dito, foram erguidos, durante a primeira metade do século XX, habitações operárias, escola, clube recreativo, hospital, cinema, armazém de secos e molhados, além de toda infra-estrutura de abastecimento necessária para seu funcionamento. Tratava-se, portanto, de um núcleo fabril que, como afirma Correia (1998), caracterizava-se principalmente por constituir uma aglomeração isolada, autônoma e gerenciada com grande liberdade pela indústria. Uma passagem retirada do jornal "Diário Mercantil" da década de 1940 constrói significativa descrição acerca deste núcleo fabril:

Na Fábrica e Tecidos São João Evangelista S. A. os dirigentes constituem verdadeiros amigos dos obreiros. Distante 20 minutos da cidade, seus operários muito pouco vêm à cidade pois tudo ali se encontra, tudo ali se vende, e pelo custo. Clima ameno, casas bem construídas, possui hospital, escola armazém, confeitaria e clube recreativo. O operário trabalha com prazer, o número de faltas não chega a 3 por dia (o que talvez constitua um recorde nacional).

É um prazer ver os operários reunidos, todos eles decentemente trajados, trazem no rosto sinal do homem que vive bem e que possui tudo aquilo que deseja.

Dirigida com magnanimidade, os patrões são vistos como amigos. Reina paz e harmonia na Floresta.

Existe farmácia e posto médico-hospitalar e dentário, tudo isto estritamente pelo preço de custo! Nada disto dá lucros!

Procurando solucionar o problema da alimentação e tornar a vida mais barata, foi construído um armazém de secos e molhados, vendendo tudo pelo preço de custo.

Mais de 200 crianças estudam na escola, no curso primário, que funciona em 3 turnos. O programa geral é o oficial. Muitos têm conseguido o ingresso nos ginásios, o que demonstra a qualidade do ensino (...)

Sempre que inaugura um melhoramento na **Fazenda da Floresta**⁸⁹, ao invés de descontar do operariado, a diretoria tem dado um mês de gratificação extra. Este exemplo deveria ser seguido pelos concorrentes, que auferem grandes lucros e dão no máximo uma gratificação natalina que não chega a um terço do salário, apenas para fazerem propaganda de seus "generosos corações".

Reunindo os operários em frente aos escritórios, Theodorico de Assis Filho disse que o sucesso da Cia. dependia de seus funcionários e que a gratificação era uma demonstração do apreço da Cia. por seus funcionários. Theodorico e outros 2 diretores entregaram em mãos os envelopes com a gratificação.

Uma grande família forma o pessoal da Floresta.

Uma grande família que vive bem e que sabe que seus problemas terão pronta solução pelo chefe a quem estimam e adoram: Theodorico Álvares de Assis Filho (DIÁRIO, 1943).

⁸⁹ Grifo nosso.

A partir deste texto podemos retirar uma série de noções que envolviam os núcleos fabris especificamente. Se por um lado o isolamento com relação à cidade exigiu a inclusão de atividades complementares à produção fabril, como o caso da construção de escolas, armazéns, casas, etc., sob uma outra ótica, esta condição permitiu à fábrica encontrar um ambiente de condições excepcionais para a gestão do trabalho e cotidiano fabril. Segundo Correia (1998, p.75), "tal posição permitiu afastar ou limitar a presença, no local, de partidos, de outras empresas e de atividades consideradas nocivas". Sobretudo, os núcleos fabris destacavam-se por serem instituições fechadas com controle incisivo sobre a vida do trabalhador. Nestes casos o controle social tinha como alvo a conversão do trabalhador em indivíduo eficiente, dócil e disciplinado. Para Correia (1998),

Os núcleos fabris localizavam-se numa tradição de gestão do trabalho fundada em amplo controle patronal sobre as circunstâncias que cercam a existência do trabalhador. São espaços modelares, cuja organização recupera aspectos das utopias urbanas do século XIX – pautadas por uma visão higienista e disciplinar do espaço – e das experiências das cidades casernas, dos conventos industriais e das casas de trabalho - fundamentadas na prevalência da atividade do trabalho sobre o cotidiano e na vigilância ostensiva e generalizada sobre os habitantes (CORREIA, 1998, p. 658).

O texto que descreve a Fábrica São João Evangelista ilustra bem estes conceitos, confirmando o isolamento de seus funcionários que "pouco vêm a cidade", além da ênfase aos aspectos relativos à higiene e comportamento dócil de seus operários, "todos eles decentemente trajados" e caracterizados como o "sinal do homem que vive bem e que possui tudo aquilo que deseja". Verifica-se também a ampla subordinação da vida do operário ao olhar atento do patrão. A série de equipamentos oferecidos dentro do núcleo - neste caso podemos citar a escola, o serviço médico-hospitalar e dentário, o clube recreativo, entre outros - refletiam a tentativa disciplinadora de construção de "um operário industrial moldado na imagem da pessoa regrada, saudável e obediente, ao mesmo tempo produtiva e menos ameaçadora à autoridade e à propriedade do patrão" (CORREIA, 1998, p. 76). Não obstante, a imagem que pretendia ser passada, através deste veículo de comunicação, era a de que o operário "trabalha com prazer" e que "reina a paz e harmonia na Floresta".

Ao mesmo tempo em que busca atrair e reter indivíduos úteis ao trabalho industrial, o núcleo fabril procura reeduca-los como produtores e consumidores. Ao acesso seletivo, somava-se uma forma de organização da vida social que possibilitava uma eficiente vigilância da fábrica sobre aqueles que eram admitidos no interior do núcleo. A família operária era submetida a uma autoridade ampla e difusa, supervisionando seu cotidiano e buscando direcionar a formação de seus membros. Controlar a mão-de-obra ativa e formar os operários do futuro são as metas dessa ação (CORREIA, 1998, p. 83).

Outra característica de destaque, também explicitada nesta passagem, é referente à nomenclatura comumente aplicada aos casos de núcleos fabris. Nos casos de empreendimentos estabelecidos em antigas fazendas, ou mesmo junto a elas, era comum, apesar de constituírem espaços industriais, a continuidade de sua designação como “fazenda”. Eram os casos de diversas companhias que tiveram sua construção de alguma forma relacionada com antigas fazendas. Entre elas podemos citar a Companhia Morro Velho, em Nova Lima, também referenciada como “Fazenda Morro Velho” e “Fazenda dos Raposos”, e o núcleo fabril da Fábrica de Tecidos Santanense conhecida como “Fazenda Cachoeira”. Como vimos, era o caso do núcleo fabril da Fábrica de Tecidos São João Evangelista que também foi conhecida sob a denominação de “Fazenda Floresta”⁹⁰.

Outra característica deste exemplo fabril era a tentativa de controle do operariado pelo sistema de concessão de gratificações. Dentre os mecanismos disciplinadores da mão-de-obra, destacaram-se instrumentos espaciais, normas, regulamentos e os sistemas de penalidades e premiações. Indo além das explícitas formas de punição às contravenções de regras, o sistema de gratificações representou, segundo Giroletti (2002), o caráter mais inovador entre as formas de coerção, ou a “punição, na disciplina”, e, como vimos, era amplamente divulgada apoiada pelos industriais da época.

Em termos espaciais, o confinamento do operário no interior do núcleo fabril significou a disposição de uma série de equipamentos, já citados, cujas disposições espaciais revelavam um sistema onde predominava a vigilância sobre o operariado dentro e fora da fábrica propriamente dita. Correia (1998) define o espaço dos núcleos fabris como de “leitura simples”:

É a “cidade” do trabalho, concebida para produzir mercadorias e reproduzir uma força de trabalho capacitada para o trabalho industrial. A fábrica colocava-se no centro da vida local. Construção ampla de altas chaminés, ela comandava o cenário e o cotidiano do lugar, controlando o tempo e as atividades dos moradores (CORREIA, 1998, p. 98).

Segundo Oliveira (1939), entre as três primeiras décadas do século XX, foi empreendido neste núcleo um programa extenso de atividades relacionadas ao cotidiano fabril. O que, no entanto, nos interessa é apenas a organização espacial e as edificações erguidas até o ano de 1930. O autor descreve o núcleo fabril da Fiação e Tecelagem São João Evangelista como projeto modelo na busca por soluções que atendessem ao déficit habitacional daquela cidade:

Attendendo às justas aspirações dos habitantes, a administração daquela modelar estância do Estado de Minas e a direção da Fábrica São João Evangelista, allí instalada, em cuja gerencia se encontra, actualmente, o Dr. Theodorico Álvares de Assis, há tempos, vem desenvolvendo um plano inteligente e progressista, no sentido de beneficiar a população daquellas regiões.

⁹⁰ Há menção desta denominação, “Fazenda Floresta”, também no artigo do engenheiro Batista de Oliveira de 1939.

Conta o plano dos seguintes trabalhos, que foram projetados de acordo com os modernos ensinamentos do urbanismo:

- 1) – Plano geral da parte central da Fazenda, onde se observam todas as bemfeitorias;
- 2) – Projecto completo de uma escola, com os requisitos da technica moderna, referentes ao ensino primário e profissional;
- 3) – Projecto completo de uma confortável residência de campo, destinada ao director da escola;
- 4) – Projecto completo de um "*villa operária*", que foi confeccionada, tendo

Neste caso, a residência do proprietário, chamada de “Casa Grande” devido às suas origens coloniais quando a fazenda utilizava mão-de-obra escrava, localizava-se próximo às instalações da fábrica. O que se conclui é que as duas atividades, agrária e fabril, coexistiram paralelamente durante os primeiros anos de funcionamento da fábrica. Esta última paulatinamente superou os negócios relacionados com a fazenda estabelecendo-se como principal atividade econômica de seus proprietários, o que justificou os vultosos investimentos feitos no núcleo fabril.



Figura 4.3.4.1: Vista aérea do núcleo fabril da Fiação e Tecelagem São João Evangelista

Fonte: Ilustração sobreposta em imagem captada no programa GOOGLE EARTH.

Legenda: ■ Rua dos encarregados. ■ Instalações da Fábrica. ■ “Mundo Novo”. ■ “Alameda Cedro”.
A. Casa Grande. **B.** Escola e Armazém. **C.** Igreja e hospital. **D.** Campo de futebol.

A “rua dos encarregados” era constituída por casas isoladas construídas em terrenos retangulares dispostos linearmente em uma única rua. Estas casas foram implantadas na parte posterior do terreno apresentando afastamentos frontal e laterais e também um quintal limitado pelo traçado do Córrego dos Marmelos. Em um único tipo, estas edificações tinham cobertura de duas águas perpendiculares ao alinhamento da rua e a entrada principal era feita lateralmente.

Além dos requisitos de salubridade, tais como ventilação, iluminação, etc., podemos observar que estas habitações tinham dimensões e números de cômodos bem mais generosos que as casas destinadas aos operários, como vimos nos casos anteriores, e mesmo quando comparada às edificadas posteriormente pela indústria para seus operários. Internamente compunham-se de quatro dormitórios, uma sala e uma saleta, além de uma cozinha e uma instalação sanitária próxima a ela. Como podemos verificar, alguns elementos reforçam o modelo da casa burguesa. Entre eles podemos destacar, além dos já mencionados afastamentos e acessos, a presença da saleta como elemento de circulação da casa.

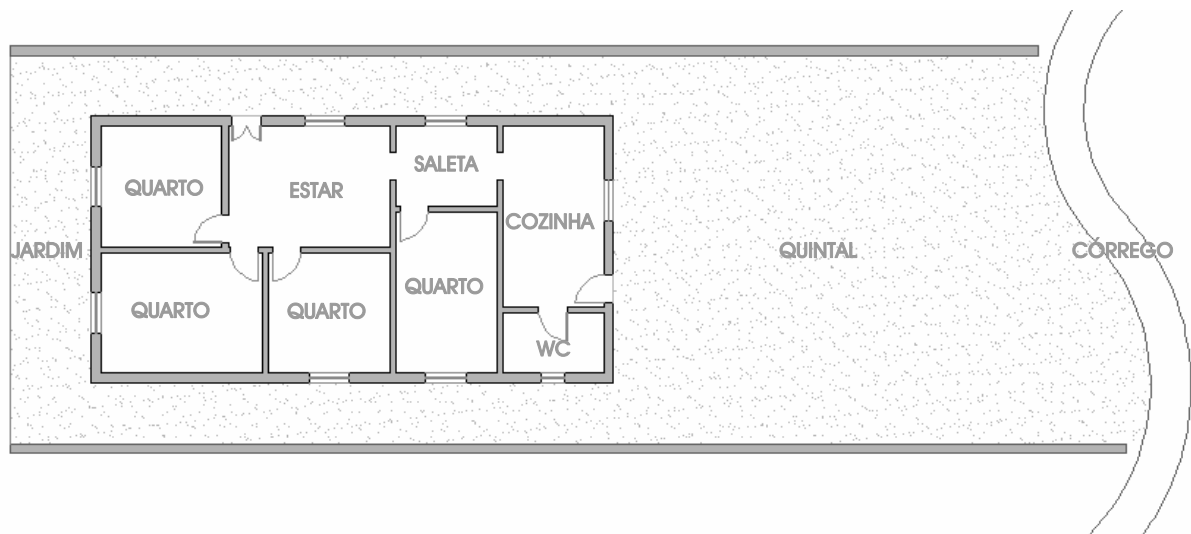


Figura 4.3.4.2: Planta tipo das casas dos encarregados da Fiação e Tecelagem São João Evangelista.
Fonte: Levantamento da autora.

O tratamento estético de suas fachadas também revela um ecletismo “tardio” expresso pela ornamentação mais racional dos elementos de estuque. Como podemos ver, tanto no caso da casa tipo dos encarregados, quanto no caso do edifício da pensão, a ornamentação se dá através da utilização de elementos de linhas mais geométricas, diferentemente daqueles apresentados na fachada do edifício fabril.



Figura 4.3.4.3: Casa tipo – encarregados.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.3.4.4: Edifício da pensão.
Fonte: Levantamento da autora.

As novas construções, erguidas na década de 1940-1950, abandonariam definitivamente a linguagem eclética dando lugar ao Estilo Missões explicitados nos edifícios da escola, hospital, mercearia e capela. O primeiro conjunto de habitações operárias foi erguido no terreno da antiga senzala da fazenda e foi denominado "Alameda Cedro". Este conjunto foi erguido entre os anos de 1938-1939 e compunha-se de casas isoladas e constituía-se de uma simplificação do projeto das casas dos encarregados. Tal como estas últimas, as casas da Alameda Cedro dispunham de afastamentos frontal e lateral, acesso pela lateral do terreno, telhado em duas águas perpendiculares ao alinhamento da rua e sua disposição interna foi baseada na das casas dos encarregados apenas subtraindo a saleta e um dos quartos. A "vila operária" mencionada por OLIVEIRA (1939), foi construída durante a década de 1940 utilizando um terreno próximo às instalações fabris. Foram erguidos seis blocos de 4 moradias numa rua denominada "Mundo Novo".



Figura 4.3.4.5: Escola.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.3.4.6: Armazém.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.3.4.7: Capela.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.3.4.8: Hospital.
Fonte: Levantamento da autora.

Neste último caso é interessante observar que, embora tivessem sido construídas na década de 1940, estas edificações ainda apresentavam muitas semelhanças com as construções operárias das demais vilas estudadas neste trabalho, principalmente em termos de disposição interna. Além do partido em blocos sem afastamentos frontal ou lateral e telhado de duas águas paralelas ao alinhamento da rua, estas habitações possuíam disposição interna simplificada em um grande bloco basicamente dividido em quatro cômodos, mais o banheiro. Diferenciavam-se principalmente dos casos estudados anteriormente pelo pé direito reduzido, pela presença do alpendre no corpo central da edificação e a incorporação do banheiro, embora ainda próximo à cozinha.



Figura 4.3.4.9: Casa tipo – Alameda Cedro.
Fonte: Levantamento da autora.



Figura 4.3.4.10: Casa tipo – Rua Mundo Novo.
Fonte: Levantamento da autora.

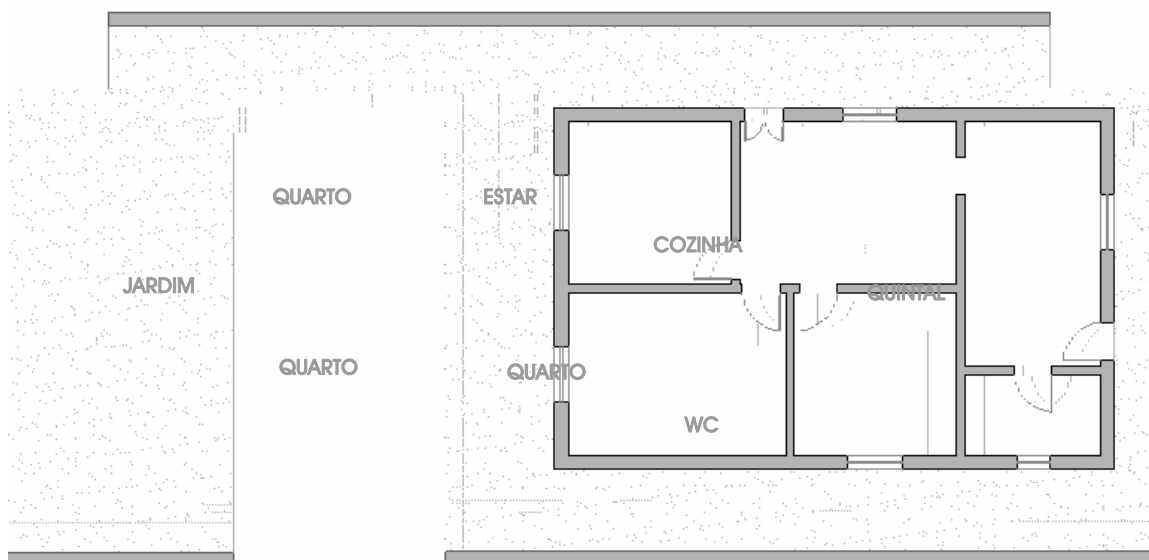


Figura 4.3.4.11: Planta tipo das casas da Alameda Cedro
Fonte: Levantamento da autora.

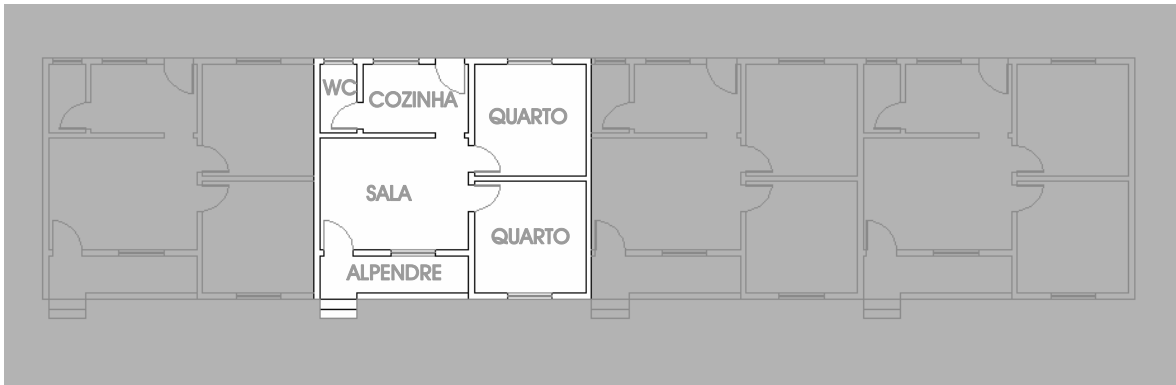


Figura 4.3.4.12: Planta tipo das casas da Rua Mundo Novo.
Fonte: Levantamento da autora.

Os 4 tipos de moradias mencionados por Oliveira (1939) não foram identificados em *loco*, o que, provavelmente, pode significar a não completa implantação do projeto. Outra característica interessante é a utilização do Estilo Missões adotada nas edificações de uso coletivo, como na escola, na capela, hospital e armazém, em contraposição à linguagem extremamente simplificada aplicada nas edificações operárias da rua Mundo novo.

No entanto, a localização destes equipamentos seguiu o plano inicial do núcleo fabril que evidenciava a centralidade das instalações fabris e, através de um traçado retilíneo, concentrava toda atividade coletiva em torno da fábrica, neutralizando os espaços de moradia dos funcionários menos graduados. Também o fornecimento de todos estes equipamentos era correlato à idéia da redução do tempo do trabalho doméstico em função da maior disponibilização do operário para o trabalho. Como pudemos verificar o espaço das moradias erguidas para operários menos graduados da Fiação e Tecelagem São João Evangelista era significativamente mais reduzido com relação às casas dos encarregados. Correia (2000) afirma que,

Em núcleos fabris construídos por fábricas essa moradia – aliada a uma drástica limitação do uso dos espaços públicos fundamentada em regulamentos e na neutralização desses espaços, eliminando pontos de parada entre a casa e o trabalho – tende a centralizar a existência da família operária. A idéia de desobstruir o espaço da moradia e reduzir o tempo consagrado ao trabalho doméstico, transferindo algumas atividades da dona de casa para equipamentos coletivos como creches, escolas, lavanderias e refeitórios – que seria amplamente propagandeada pelas vanguardas modernistas – já era largamente utilizada em núcleos fabris durante o século 19. Tal estratégia era solidária com a libertação da mão-de-obra feminina para o trabalho industrial e com um modelo de habitação barata que busca conciliar dimensões reduzidas com desmontoamentos (CORREIA, 2000, p. 26).

CAPÍTULO V. PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

5.1. OS VESTÍGIOS INDUSTRIAIS NO CENÁRIO PATRIMONIAL

Recomenda-se, sobretudo, a supressão de toda publicidade, de toda presença de postes ou de fios telegráficos, de toda indústria ruidosa, mesmo altas chaminés, na vizinhança ou na proximidade dos monumentos de arte ou de história (Carta de Restauro de Atenas, 1931. In: CURY, 1995, p. 14).

Salvos pelo antídoto de seu próprio veneno, os vestígios materiais da Era Industrial, ou dos processos de industrialização, que outrora se encontravam incluídos na margem oposta à dos monumentos de preservação, como vimos no trecho da Carta de Restauro de Atenas, transformaram-se ao longo dos últimos cinquenta anos em objetos de interesse patrimonial. Ao longo da história da sociedade ocidental, podemos resgatar momentos-chave que nos permitem clarificar as concepções atuais a respeito dos temas relacionados às questões preservacionistas e patrimoniais, e, mais especificamente, o que concerne ao patrimônio industrial. Via de regra, todos estes momentos se nos apresentam precedidos pelo choque entre o homem e seu passado. Caracterizam-se, necessariamente, como períodos de expansão, onde, por diversos fatores, ocorrem rupturas sejam elas econômicas, sociais, culturais ou tecnológicas.

Contudo, a frequência destas rupturas e momentos de expansão tem se dado cada vez com menores intervalos e, portanto, a relação do homem com o seu passado tem se destacado como foco constante de atenção e transformação, permitindo, principalmente durante o último século, um aprofundamento da questão. Como afirma Choay (2001), à medida que há a aceleração das noções de tempo e espaço, sintoma latente nas sociedades industriais, o passado e seus vestígios se configuram como uma espécie de “porto-seguro” para as culturas em geral.

Entre as diversas formas de relacionamento com o passado, a noção que temos atualmente sobre os vestígios materiais de épocas precedentes remonta ao Renascimento, quando se volta o olhar para um passado distante, o da Antiguidade Clássica, de forma a entendê-lo em profundidade. Os estudos e levantamentos realizados nas ruínas greco-romanas, o descobrimento das obras da Antiguidade, configuravam-se como “fonte de saberes e prazeres, afiguravam-se igualmente como pontos de referência para o presente, obras que se podiam igualar e superar” (CHOAY, 2001, p.136). A consciência de um distanciamento temporal entre o passado e o presente fundamenta, neste período, a evolução da noção de “historicidade”. Entretanto, a formação da noção de História, assim como entendida hoje, teve início sv

estiveram no cerne da formação da noção de preservação dos bens patrimoniais como conhecemos hoje.

Na França revolucionária, o processo de nacionalização dos bens do Clero e da Coroa, entre eles as antiguidades nacionais, foi responsável pela transformação das relações com os vestígios materiais do passado. A integração das antiguidades nacionais aos bens patrimoniais atribuiu a elas o valor de troca e, como afirma Choay (2001, p. 98), "os responsáveis adotam imediatamente, para designá-lo e gerenciá-lo, a metáfora do espólio. Palavras-chave: herança, sucessão, patrimônio e conservação" termos fundamentais no vocabulário preservacionista de hoje. Os bens que outrora, sob os cuidados dos antiquários, tiveram sua preservação limitada pela conservação iconográfica, passam a depender de medidas preservacionistas bem mais incisivas, promovendo um aprofundamento histórico sobre as práticas de conservação dos bens patrimoniais.

Um outro viés que percorre a transformação da relação do homem com seu passado neste momento foi o advento da Era Industrial. Como afirma Choay (2001),

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, 2001, p.127).

Entre as diversas reações à cidade industrial que permearam todo o século XIX, cujas características foram tratadas nos capítulos III e IV, a exemplo da "arte do saneamento ou da higiene pública" como descreve Mumford (1998, p. 513), mais especificamente sobre a questão essencial da deterioração urbana, encontramos a formação de uma nova postura perante os monumentos históricos. Neste momento, "o monumento histórico inscreve-se sob o signo do insubstituível; os danos que ele sofre são irreparáveis, sua perda irremediável" (CHOAY, 2001, p.136). CHOAY (2001) define o período entre 1820 a 1960 (quando da Carta de Veneza) como o momento de consagração do monumento histórico. Nas palavras da autora a revolução industrial "como processo em desenvolvimento planetário dava, virtualmente, uma dimensão universal ao conceito de monumento histórico, aplicável em escala mundial" (CHOAY, 2001, p. 127). A industrialização, desta forma, veio a acelerar e generalizar o processo de estabelecimento de legislações acerca da proteção do monumento histórico e afirmar a restauração tal como uma disciplina integral. A idéia de monumento histórico passa, ao lado de tantas outras seqüelas da Era Industrial, a incorporar e privilegiar, pela primeira vez, os valores da

sensibilidade, principalmente os estéticos, rompendo com as concepções dos antiquários e com as posturas da revolução francesa (CHOAY, 2001).

Durante todo o século XIX, e em diversos países, os movimentos de proteção aos monumentos históricos obtiveram uma ampla progressão, embora apresentassem posturas, muitas vezes, diversas. A significância das atitudes francesas, inglesas e italianas residiu, principalmente, no processo de formação, discussão e experimentação das relações práticas e teóricas em torno da questão da preservação dos monumentos históricos, suscitando questionamentos que ainda hoje se encontram longe de serem equacionados. Como é sabido, as reflexões acerca deste tema durante o século XIX surgiram entre discussões mais amplas sobre as transformações sócio-espaciais que ocorriam na cena urbana e os caminhos da própria arquitetura. Não obstante, o cerne das posturas a respeito da preservação dos monumentos históricos surgiu das próprias indagações sobre o passado, o presente e o futuro da arquitetura e do urbanismo. A restauração, enquanto disciplina, esteve marcada desde seu início, pela contraposição de posturas mais conservadoras e das de caráter mais intervencionista.

Ao percorrermos a história das práticas de conservação dos bens patrimoniais durante o século XIX e início do XX torna-se evidente a relevância de algumas linhas de pensamento. Num primeiro momento encontramos as contribuições de Ruskin, na Inglaterra e Viollet-le-Duc, na França. Embora antagônicas essas duas posturas tiveram como pedra fundamental a redescoberta da arquitetura medieval. A idealização desta arquitetura enquanto manifestação de um passado nacional proporcionou a pluralidade de suas interpretações. Tal como o arquiteto se debruçou sobre os estudos da antiguidade clássica, a arquitetura medieval, como foram os casos de várias catedrais góticas, neste momento foi amplamente explorada. Conseqüentemente, eclodiram os movimentos de preservação das obras medievais. O contributo de Ruskin, conceituado teórico e crítico de arte, deu-se através do relacionamento “contemplativo” que propunha diante do monumento. Para ele devia haver um respeito absoluto pelos monumentos históricos, onde não caberia praticamente nenhum tipo de intervenção. O seu aspecto atual, sua degradação e as marcas impressas pelo tempo eram por ele considerados elementos que afirmavam sua autenticidade e constituíam sua essência. No Capítulo VI de *“As Sete Lâmpadas da Arquitetura”*, Ruskin expõe sua postura contrária às intervenções restauradoras nos monumentos:

Neither by the public, nor by those who have the care of public monuments, is the true meaning of the word restoration understood. It means the most total destruction which a building can suffer: a destruction out of it no remnants can be gathered: a destruction accompanied with false description of the thing destroyed (RUSKIN, 1857, p.161)⁹¹.

⁹¹ Nem pelo público, nem por aqueles que guardam monumentos públicos, o verdadeiro significado da palavra restauração é entendido. Isto significa a mais total destruição que um edifício pode sofrer: uma destruição onde nenhum resíduo pode ser guardado; uma destruição acompanhada de uma falsa descrição do objeto destruído (RUSKIN, 1857, p.161, tradução nossa).

Já na França, contrariamente à visão de Ruskin, Viollet-le-Duc preconizava que o monumento tinha um caráter documental de uma determinada época e que intervenções posteriores não deveriam ser levadas em conta. A intervenção tinha a finalidade de reconstituir o monumento à sua época de maior esplendor, atingindo um modelo ideal que poderia nunca ter existido, enfatizando seu caráter estilístico. Apesar de posteriormente muito criticada, esta postura foi amplamente difundida entre as medidas conservacionistas. Para Viollet-le-Duc em alguns casos de restauração em que era necessário,

[...] fazer de novo porções do monumento de que não resta traço algum, seja por necessidades de construção, seja para completar uma obra mutilada, é então que o arquiteto encarregado de uma restauração deve imbuir-se bem do estilo próprio ao monumento cuja restauração lhe é confiada (VIOUET-LE-DUC, s.d., p. 26).

A disciplina de Restauração seria então balizada ao longo de sua história por estas duas linhas de pensamento. Na Itália, entre o final do século XIX e a década de 1930 do século XX, surgiram novas posturas mais equilibradas em relação às visões opostas de Ruskin e Viollet-le-Duc. Gustavo Giovannoni, precedido por Camillo Boito, avançava na ponderação dos conceitos de autenticidade, hierarquia de intervenções e estilo de restauração, onde as intervenções deveriam ter características que as distinguissem da obra original. Estes preceitos, conhecidos como "restauro científico" interpretava o monumento histórico principalmente enquanto documento histórico. Os valores históricos e documentais de um monumento constituíam aspectos de maior relevância em seu processo de preservação em detrimento dos valores estéticos e formais.

Mais tarde, a ponderação entre os valores formais e estéticos, e os valores históricos e documentais em uma restauração predominaria entre as práticas intervencionistas, destacando-se a figura de Cesari Brandi – diretor do Instituto de Restauração Italiano no pós-guerra. Jokilehto (2002), afirma ser a Teoria da Restauração de Brandi a síntese do pensamento restaurador moderno, envolvendo a metodologia fundamental para a prática da restauração tanto para os objetos de arte quanto de arquitetura. Brandi considerava o restauro como um momento crítico "no reconhecimento do trabalho em sua consistência física e suas polaridades estética e histórica" (JOKILEHTO, 2002, p.14). A partir da dialética entre as instâncias estética e histórica de uma obra, segundo Brandi, o ato de restauro deveria considerar a obra em sua individualidade sendo ela a condicionante da restauração e não o contrário.

Entretanto, inicialmente, a repercussão de tais teorias no cenário dos movimentos de preservação dos monumentos históricos deu-se de maneira fragmentária e localizada. Apesar do amplo questionamento sobre o tema, somente a partir de 1931, com a conferência do Escritório Internacional dos Museus em Atenas, é que se vê um esforço substancial, entre diversas

nações, referente à preservação dos bens patrimoniais. O século XX foi marcado pelo intenso movimento de organização, intercâmbio e formalização do escopo patrimonial, através de reuniões em âmbitos nacionais e internacionais de diversas organizações correlatas, que resultaram – e resultam – nos documentos de recomendações internacionais e nacionais, mais conhecidos como Cartas Patrimoniais. Um olhar sobre estes documentos possibilitou-nos, dentro do devido enfoque, compreender melhor o papel dos vestígios industriais no cenário patrimonial. Os setenta e dois anos que separam a Carta de Restauro de Atenas (1931) da Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial (2003) apontam para uma formalização tardia do tema, apesar dos esforços da arqueologia industrial, que será tratada no item posterior, e de todos os movimentos para a preservação do patrimônio industrial, acadêmicos ou não.

Embora o momento em que foi elaborada a Carta de Restauro de Atenas (1931) tenha se destacado pelo rico antagonismo com o discurso da Carta de Atenas da reunião do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - CIAM (1933) e pela iniciativa de intercâmbio internacional das questões patrimoniais, seu escopo ainda privilegiava a preservação do monumento histórico enquanto criação isolada, apesar de recomendar a manutenção e salvaguarda da fisionomia das cidades, sobretudo das cercanias dos monumentos, incluindo certas perspectivas. A comparação entre os discursos das Cartas de Restauro de Atenas e da Carta de Atenas do CIAM reflete o momento de reorganização urbana que marcou aquela passagem de século, no qual se insere, inevitavelmente, a problemática em torno das antigas áreas das cidades. Enquanto a Carta de Restauro de Atenas se ocupava em traçar parâmetros que permitiriam inventariar, salvo-guardar e dar manutenção aos monumentos históricos, a Carta de Atenas, com relação à preservação do patrimônio histórico, restringia o direito à preservação somente aos monumentos históricos que não contrariassem às novas posturas em relação à higiene, salubridade e circulação. O artigo 67 da Carta definia:

[...] Um culto estrito do passado não pode levar a desconhecer as regras da justiça social. Espíritos mais ciosos do estefismo do que da solidariedade militam a favor da conservação de certos velhos bairros pitorescos, sem se preocupar com a miséria, a promiscuidade e a doença que eles abrigam. É assumir uma grave responsabilidade. O problema deve ser estudado e pode às vezes ser resolvido por uma solução engenhosa; mas, em nenhum caso, o culto do pitoresco e da história deve ter primazia sobre a salubridade da moradia da qual dependem tão estreitamente o bem-estar e a saúde moral do indivíduo (Carta de Atenas, 1933. In: CURY, 1995, p. 53).

Entretanto, apesar da riqueza do embate de visões sobre a preservação do monumento histórico que permeou as primeiras décadas do século XX, caracterizou-se como momento-chave da história da preservação dos bens patrimoniais, e especialmente da história da preservação do patrimônio industrial, o período pós Segunda Guerra Mundial. As grandes devastações provocadas pelo conflito, dentre as quais se destacaram a das instalações industriais e de transporte, seguidas dos intensos processos de reconstrução e de expansão

urbana, trouxeram uma nova sensibilidade em relação ao patrimônio histórico. Este momento foi decisivo para a reformulação das visões sobre as intervenções e preservação do patrimônio histórico culminando em novos princípios documentados pela Carta de Veneza (1964).

A Carta de Veneza (1964), resultado do Segundo Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos inaugurou o alargamento progressivo da noção de patrimônio histórico, ampliando a proposta pela Carta de Restauro de Atenas, prevendo como tal e em igual importância as cercanias dos até então monumentos históricos (construções grandiosas de significativo valor cultural), os centros históricos e a arquitetura vernacular (KÜHL, 1998).

Ao dar uma primeira forma a esses princípios fundamentais, a Carta de Atenas de 1931 contribuiu para a propagação de um amplo movimento internacional que se traduziu principalmente em documentos nacionais, na atividade do ICOM e da UNESCO e na criação, por esta última, do Centro Internacional de Estudos para a Conservação e Restauração dos Bens Culturais. A sensibilidade e o espírito crítico se dirigem para problemas cada vez mais complexos e diversificados. Agora é chegado o momento de reexaminar os princípios da Carta para aprofundá-los e dotá-los de um alcance maior em um novo documento (...)

Artigo 1º - A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural (Carta de Veneza, 1964. In: CURY, 1995, p.91-92).

Indo mais além, a Carta de Veneza apresenta o conceito de preservação da ambiência do monumento histórico, suscitando questionamentos em torno da preservação de antigos conjuntos e áreas urbanas. Ainda que de forma incipiente, o reconhecimento do objeto patrimonial enquanto uma definição específica de cada cultura rompeu, naquele momento, com o modelo do monumento por si só. Estas idéias seriam posteriormente desenvolvidas em outros debates internacionais, nos quais se viu um crescente movimento de integração das práticas de preservação de bens culturais às de planejamento físico territorial. A consciência da preservação do patrimônio cultural enquanto elemento ativamente integrado ao presente urbano, proposta pela conservação integrada, significou para muitas áreas antigas das cidades a sua sobrevivência, como se vê em trechos retirados da Carta de Veneza e da Declaração de Amsterdã:

Artigo 6º – A conservação de um monumento implica a preservação de uma ambiência em sua escala. Quando subsistir, a ambiência tradicional será conservada, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que possam alterar as relações de volume e de cor serão proibidas (Carta de Veneza, 1964. In: CURY, 1995, p.93).

b) Esse patrimônio compreende não somente as construções isoladas de um valor excepcional e seu entorno, mas também os conjuntos, bairros de cidades e aldeias que apresentem um interesse histórico ou cultural.

c) A conservação do patrimônio arquitetônico deve ser considerada não apenas como um problema marginal, mas como objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico-territorial (Declaração de Amsterdã, 1975). In: CURY, 1995, p.200).

As instalações industriais e ferroviárias inserem-se neste processo de conscientização, uma vez que foram afetadas de maneira expressiva tanto pela sua própria obsolescência diante dos avanços tecnológicos quanto pelos audaciosos projetos de intervenção urbanística que visavam, em muitos casos, as grandes áreas centrais urbanas por elas ocupadas. Como bem observa Rufioni (2003, p.130), "as áreas industriais de interesse cultural não necessariamente possuem um 'monumento principal' e seu respectivo entorno". Não obstante, a Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial (2003) define o escopo do patrimônio industrial da seguinte forma:

[...] os edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as cidades e as paisagens nas quais se localizam, assim como todas as manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, o seu sentido e o seu significado devem ser explorados e clarificados para todos. Os exemplos mais característicos devem ser identificados, protegidos e conservados, de acordo com o espírito da Carta de Veneza, ao serviço e em proveito do presente e do futuro (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.16).

A Recomendação de Nairóbi (1976), resultado da 19ª sessão da Conferência Geral da Unesco, relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea, reafirma as considerações elaboradas na Carta de Veneza e na Declaração de Amsterdã, avançando no debate acerca da "ambiência" dos conjuntos históricos ou tradicionais, a qual é definida como o "quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais" (Recomendação de Nairóbi, 1976. In: CURY, 1995, p. 220). Entre os princípios gerais da Recomendação, destaca-se, para o propósito deste trabalho, a seguinte colocação:

Cada conjunto histórico ou tradicional e sua ambiência deveria ser considerado em sua globalidade, como um todo coerente cujo equilíbrio e caráter específico dependem da síntese dos elementos que o compõem e que compreendem tanto as atividades humanas como as construções, a estrutura espacial e as zonas circundantes. Dessa maneira, todos os elementos válidos, incluídas as atividades humanas, desde as mais modestas, têm, em relação ao conjunto, uma significação que é preciso respeitar **(Recomendação de Nairóbi, 1976. In: CURY, 1995, p.220).**

A extensão da compreensão do conjunto histórico ou tradicional e sua ambiência enquanto um todo coerente, incluindo as relações espaciais e humanas envolvidas, agrega elementos essenciais para o entendimento sobre o patrimônio industrial. Esta noção torna-se pertinente para o estudo do patrimônio industrial, sobretudo, por se tratarem de áreas que, muitas vezes, envolvem diversas tipologias arquitetônicas e uma série de equipamentos que se relacionam de variadas maneiras com determinado processo produtivo. O cenário do patrimônio industrial

abrange não somente o edifício da fábrica ou da estação, mas todo um conjunto complexo de edificações e infra-estrutura relacionadas ao processo industrial ou que, de alguma maneira, relacionou-se ao processo de industrialização, cujo significado só pode ser compreendido quando considerado em conjunto. De acordo com Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial (2003), este compreende,

[...] os vestígios da cultura industrial que são de valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Esses vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, de transmissão e de utilização de energia, estruturas e infra-estruturas de transporte, assim como os locais utilizados para actividades sociais relacionadas com a indústria habitações, locais de culto ou de educação (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.17).

Entretanto, a Carta de Nizhny deve ser interpretada, não como uma expressão isolada por sua especificidade, mas como um resultado natural das concepções formadas e discutidas ao longo da história da preservação dos bens culturais expostas através das cartas patrimoniais. Apesar da Carta de Nizhny ter sido elaborada somente no ano de 2003, nas últimas três décadas exemplares industriais foram incluídos na Lista do Patrimônio Mundial estabelecida pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO – cujo objetivo é a salvaguarda de bens culturais mundialmente representativos. Entre eles estão os conjuntos de elevadores do *Canal du Centre*, na Bélgica, sistemas de irrigação na China, complexos mineradores na Polônia, México, Suíça e Alemanha, complexos industriais na Grã-Bretanha, estruturas de transporte ferroviário na Inglaterra, Áustria e Índia, entre outros.

Entretanto, a valorização do tema concentrou-se, inicialmente, na Europa ganhando expressão a partir do ano de 1975 quando a Assembléia Parlamentar do Conselho da Europa adotou uma *Recommandation relative à l'archéologie industrielle*. Posteriormente os vários colóquios realizados por este organismo, conferiram ao tema maior expressão no âmbito patrimonial. Entre estes destacaram-se os colóquios *Quelles politiques pour le patrimoine industriel*, realizado em 1985 em Lyon, *Les ouvrages publics: une nouvelle dimension du patrimoine*, realizado em 1986 em Madri e *Les monuments techniques de la mine, patrimoine culturel* realizado em 1988 em Bochum, Alemanha (NEWELL, 1991).

No âmbito internacional, a criação do TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* – no ano de 1978, no momento do III Congresso Internacional sobre o Patrimônio Industrial, em Estocolmo, veio a sedimentar os esforços em torno da preservação do patrimônio industrial, fomentando os debates teóricos e as práticos sobre o tema. Contudo, somente em 1999, na Assembléia Mundial do ICOMOS, realizada no México, é que o tema da conservação do patrimônio industrial foi debatido, pela primeira vez, em uma mesa temática (HERNÁNDES, 2001).

A elaboração da Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial (2003), fruto da Conferência de 2003 do TICCIH surge como um marco para a preservação dos vestígios industriais em âmbito internacional, significando um passo adiante no reconhecimento universal da importância desta herança e na conscientização da necessidade de sua preservação, consolidando os esforços da arqueologia industrial e das demais disciplinas e organizações relacionadas (CORDEIRO, 2004).

A Carta de Nizhny esclarece que, apesar de considerar os vestígios de épocas pré e proto-industriais relacionados com algum processo de fabrico, ou à história da técnica e da tecnologia, cuja influência tenha representado transformações para o cotidiano de determinada cultura como domínio do patrimônio industrial, o período histórico de maior relevância nos estudos dos vestígios industriais estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII até aos dias atuais. Justifica-se este enfoque pela profundidade e amplitude das mudanças correlatas a este processo, como o descrito no preâmbulo da Carta:

Desenvolvidas a partir da Idade Média na Europa, inovações na utilização da energia assim como no comércio conduziram, nos finais do século XVIII, a mudanças tão fundamentais como as que ocorreram entre o Neolítico e a Idade do Bronze. Estas mudanças geraram evoluções sociais, técnicas e econômicas das condições de produção, suficientemente rápidas e profundas para que se fale da ocorrência de uma Revolução. A Revolução Industrial constituiu o início do fenômeno histórico que marcou profundamente uma grande parte da Humanidade, assim como todas as outras formas de vida existente no nosso planeta, e que se prolonga até os nossos dias (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.16).

A Carta ainda atenta para os valores do patrimônio industrial enquanto testemunho de um passado cujas conseqüências ainda estão presentes na contemporaneidade; seu valor social enquanto registro de uma sociedade que ainda nos é comum; seu valor científico e tecnológico por sua natureza; além de seu possível valor estético explícito em inúmeros exemplares arquitetônicos, de engenharia e de design, ou em sua própria concepção. De acordo com as definições propostas nesta conferência, estes valores são intrínsecos aos próprios "sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos construtivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registros intangíveis contidos na memória dos homens e das tradições" (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.17). A Carta agrega, no entanto, aos casos particulares de raridade – "em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologia de sítios ou de paisagens" ou exemplos mais antigos, ou pioneiros – um valor especial, enfatizando a urgência de sua preservação.

Como síntese do pensamento e das práticas preservacionistas das demais cartas patrimoniais, a Carta de Nizhny destaca a importância da identificação, do inventário e da investigação como instrumentos para a preservação do patrimônio industrial. Como veremos no item posterior – sobre a arqueologia industrial – a metodologia proposta para o estudo dos vestígios industriais apresentada na Carta retrata a assimilação de concepções metodológicas desenvolvidas por diversos autores ao longo da construção da disciplina arqueologia industrial. Reforça-se, através delas, o caráter interdisciplinar da arqueologia industrial, prevendo em igual importância a utilização de investigações arqueológicas e históricas. Entre as recomendações estão a relevância da elaboração de tipologias industriais e os levantamentos de campo que “deveriam permitir conhecer a amplitude do patrimônio industrial”; a realização de inventários de todos os sítios identificados e a disponibilização *on-line* destas informações. A Carta justifica que:

III. O inventário constitui uma componente fundamental do estudo do patrimônio industrial. O inventário completo das características físicas e das condições de um sítio deverá ser realizado e conservado num arquivo público, antes de se realizar qualquer intervenção. Muitas informações podem ser obtidas se o inventário for efectuado antes do abandono da utilização de um determinado processo industrial ou do fim da actividade produtiva de um sítio. Os inventários deverão incluir descrições, desenhos, fotografias, e um filme vídeo do referido sítio industrial ainda em funcionamento, com as referências das fontes documentais existentes. As memórias das pessoas que aí trabalharam constituem uma fonte única e insubstituível e deverão ser também registradas e conservadas, quando disponíveis (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.18).

Entre outras recomendações a Carta destaca a importância da elaboração e divulgação de critérios de avaliação de instalações industriais a fim de que possam ser utilizados para a identificação dos “mais significativos vestígios de paisagens, complexos industriais, sítios, tipologias de implantação, edifícios, estruturas, máquinas e processos industriais” (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.19). Desde que identificados estes sítios, de acordo com a Carta, deverão ser contemplados pela elaboração de diretrizes

alguns exemplares, delinearam algumas considerações relevantes quanto a medidas para sua proteção legal, sua manutenção e conservação. Entre elas destacam-se:

V. Devem ser estabelecidos procedimentos para responder rapidamente ao encerramento de sítios industriais importantes, a fim de prevenir a remoção ou a destruição de seus elementos significativos. Em caso necessário, as autoridades deverão dispor de poderes legais para intervir no sentido de protegerem esses sítios.

I. A conservação do patrimônio industrial depende da preservação da sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial deverão, tanto quanto possível, visar a manutenção desta integridade. O valor e autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos.

II. A conservação dos sítios industriais requer um conhecimento profundo do objectivo ou objectivos para os quais foram criados, e dos diferentes processos industriais que se puderam ali desenvolver. Estes podem ter mudado com o tempo, mas todas as antigas utilizações deverão ser examinadas e avaliadas.

III. Deverá sempre ser dada a prioridade à conservação *in situ*. O desmantelamento e a deslocação de um edifício ou de uma estrutura só são aceitáveis se a destruição do sítio for exigida por imperativas necessidades econômicas ou sociais (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p. 20 e 21).

Os processos de adaptação e intervenções em sítios industriais também incorporam conceitos elaborados em cartas patrimoniais anteriores. Os preceitos da Conservação Integrada, como estratégia para o desenvolvimento econômico sustentado, emergem no texto como um dos atributos do patrimônio industrial na contemporaneidade. A re-inserção ou a continuidade do uso de um sítio industrial, de acordo com a Carta de Nizhny, pode assumir “um papel importante na regeneração econômica de regiões deprimidas ou declínio”, podendo “proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com a perda súbita de empregos duradouros” (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.21).

No entanto, algumas diretrizes oferecem uma orientação geral para as possíveis intervenções nos sítios industriais. Substancialmente, essas recomendações estão contornadas pela salvaguarda da condição de integridade do bem cultural. Apesar de ser requerida para a inscrição de um sítio natural na Lista do Patrimônio Mundial, de acordo com Jokilehto (2002), existe uma concordância na utilização desta noção em relação ao patrimônio cultural, mais especificamente nos casos das grandes paisagens ou grandes áreas históricas, como é o caso também dos sítios industriais. Abstraindo-se do sentido estrito da palavra, que sugere a condição de não haver nenhuma parte faltando, de retidão moral, a noção de integridade pode referir-se à condição histórica do objeto, onde mesmo uma ruína pode ter sua integridade histórica. Nos casos das áreas históricas, a noção de integridade refere-se “à relação das partes que formam

o todo histórico, estrutural e funcional” como vimos na Recomendação de Nairóbi (1976) (JOKILEHTO, 2002, p.17).

O enfoque sobre a preservação da condição de integridade dos sítios, nos casos de ações interventoras de adaptação, configura-se como uma postura predominante no cenário atual das práticas patrimoniais estendendo-se também às concepções relativas ao patrimônio industrial. Na Carta de Nizhny pode-se verificar a tendência de salvo-guardar os elementos caracterizadores de determinado sítio enfocando o cerne de sua existência. Define-se que as “novas utilizações deverão respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização” sendo recomendada “uma adaptação que evoque a sua antiga actividade”. Entre outras recomendações, indica-se que “as intervenções realizadas em sítios industriais deverão ser reversíveis e provocar um impacto mínimo” atentando que “numerosos processos industriais conferem um cunho específico que impregna o sítio e do qual resulta todo o seu interesse”. Suscitando a questão acerca da reconstituição dos bens patrimoniais, a Carta de Nizhny pondera que a reconstrução ou o retorno a um estado anteriormente conhecido “deverá ser considerada como uma intervenção excepcional que só é apropriada se reforçar a integridade do sítio no seu conjunto, ou no caso da destruição violenta de um sítio importante” (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.21-22).

Embora atualmente o patrimônio industrial desfrute de uma posição de destaque no cenário patrimonial, com relevante aceitação e reconhecimento, trata-se ainda de um campo em amadurecimento, especialmente quando se trata da preservação de vestígios industriais em países periféricos. Por se tratar de um tema bastante atual e abrangente os questionamentos que o envolvem nos revelam importantes discussões iniciadas ainda durante a formação da disciplina “arqueologia industrial”. A Carta de Nizhny, como veremos, adota colocações mediadoras diante aos problemas que envolvem o tema, porém suficientemente esclarecedoras para definir alguns pontos cruciais. A Carta, em suas definições iniciais, esclarece o papel da “arqueologia industrial”:

A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefactos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens urbanas e naturais, criada para ou pelos processos industriais. Ela utiliza os métodos de investigação mais apropriados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003. In: CORDEIRO, 2004, p.17).

Entender a evolução da disciplina arqueologia industrial nos parece, neste momento, bastante elucidativo para a compreensão das discussões que envolvem o estudo dos vestígios industriais e, portanto, o nosso objeto de estudo.

5.2. ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL: A CONSTRUÇÃO DE UMA DISCIPLINA

O crescente interesse acerca dos vestígios industriais remonta à década de 1950, e especialmente à Grã-Bretanha, cuja expressiva herança industrial se viu ameaçada pelas destruições massivas da Segunda Guerra Mundial seguidas pelo posterior processo de reconversão econômica e urbanística que se prolongou até a década de 1960. O processo de conscientização da importância da preservação dos vestígios de seu passado industrial foi marcado pela demolição, em 1962, do *Euston Arch*, um pórtico de linhas neoclássicas concebido por Philip Hardwick que compunha a Estação Euston em Londres construída em 1938. Apesar da demolição, o envolvimento de diversas organizações e sociedades, visando sua preservação, foram de fundamental importância para o progressivo interesse sobre o tema que se seguiria no país (CORDEIRO, 2004).

O termo “arqueologia industrial”, criado nos anos 1950 pelo então diretor do Departamento de Cursos Universitários Extra-Murais da Universidade de Birmingham Donald Dudley foi utilizado pela primeira vez em uma publicação no artigo de Michael Rix para a revista *The Amateur Historian*, em 1955, no qual destacava a importância e a urgência da preservação e documentação dos vestígios materiais da industrialização, muitos deles ameaçados de demolição. Entretanto, como afirma Hudson (1976), apesar de ter divulgado a expressão “arqueologia industrial” e o novo campo de estudo no meio acadêmico, este artigo pouco contribuiu em termos de definições de conteúdo ou metodologias que contemplassem o tema, apenas delimitando-o cronologicamente ao período da Revolução Industrial Inglesa (HUDSON, 1979).

A construção da disciplina caracterizou-se por intensos questionamentos referentes às definições de seu conteúdo, seus limites cronológicos, bem como à própria contestação da utilização do termo “arqueologia industrial” para sua denominação e às metodologias empregadas. Hudson (1979), no final da década de 1970, identificou três estágios pelos quais a arqueologia industrial na Grã-Bretanha teria passado em suas décadas iniciais. Caracterizou um primeiro momento, cujo término se deu por volta dos anos 1960, como uma “notável cruzada espiritual”, cujos esforços de alguns poucos pioneiros voltavam-se para a conscientização pública a respeito do rápido desaparecimento dos vestígios industriais britânicos, especialmente os do século XIX, cunhando o termo “arqueologia industrial”. Neste momento foram realizadas as primeiras iniciativas de inventário dos sítios e monumentos industriais através do apoio do CBA – Council for British Archaeology. Um segundo momento, que, de acordo com o autor, deu-se entre os anos 1960 e 1970, destacou-se por três aspectos: a criação de relevantes grupos amadores da arqueologia industrial, o início da elaboração de um registro sistemático dos vestígios industriais através de um programa de inventário implementado pelo CBA que levou à criação do Registro Nacional de Monumentos Industriais – NRIM - em 1963, e, finalmente, o crescimento do interesse acadêmico pelo tema.

Segundo Cordeiro (2004), este período foi marcado pelo notável desenvolvimento da arqueologia industrial na Grã-Bretanha, acompanhado do surgimento de diversas associações locais e regionais além de inúmeras publicações sobre os sítios e monumentos industriais e da revista *The Journal of Industrial Archaeology*, editada por Kenneth Hudson entre 1963 e 1974, que, a partir de 1976, ressurgiu como periódico da *National Association for Industrial Archaeology* denominado *The Industrial Archaeology Review*. Embora tenha sido grande a relevância do período, tanto para a afirmação da arqueologia industrial enquanto área de estudo autônoma, quanto para a abrangência de sítios industriais inventariados, a qualidade desses inventários, a partir da década de 1980, passou a ser questionada. De acordo com Cordeiro (2004), o próprio secretário do *Industrial Archaeological Research Committee – IARC* – considerava o resultado do trabalho de inventário realizado durante o período de 1963-1981 de reduzido nível de qualidade em função da complexidade dos sítios inventariados.

Para além da crítica metodológica, seguiu-se a crítica interpretativa ao trabalho. O momento em que emergem as observações sobre a existência de uma lacuna no que diz respeito ao enquadramento teórico que os sítios e monumentos inventariados e estudados apresentavam configurou-se como momento essencial no amadurecimento do campo de estudos que evidenciaria seu caráter interdisciplinar. Para Grant (1987⁹² apud CORDEIRO, 2004), a arqueologia industrial tinha “negligenciado quase toda a teoria com base num determinado entendimento, errado, de que poderia compreender os vestígios materiais da sociedade industrial prescindindo de um enquadramento específico, do ponto de vista metodológico ou interpretativo”. Hudson (1979) identifica este “inevitável” momento como a passagem para o terceiro estágio quando “um grande número de pessoas começou a avaliar o que tinha sido realizado durante o primeiro e segundo estágios e a questionar o que aquilo significava” (HUDSON, 1979, p. 3).

A interdisciplinaridade como um caráter fundamental que compõe a disciplina arqueologia industrial emergiu da necessidade de interpretação e análise dos sítios e monumentos industriais cuja abrangência e complexidade de seus diversos aspectos e relações exigem a colaboração e intercâmbio de especialistas de várias outras disciplinas correlatas. Os aspectos espaciais, sociológicos e antropológicos intrínsecos ao estudo dos vestígios industriais passaram a desempenhar um papel fundamental para a compreensão do passado industrial das sociedades. Hudson (1979), diante de tais considerações, aponta importantes aspectos a serem abordados no caso da história industrial:

⁹² GRANT, E. G. Industry: landscape and location. In: WAGSTAFF, J. M. **Landscape and Culture**. Oxford: Blackwell, p.117.

First, we have to know as much as possible about the conditions of work at a particular period, and about the attitude of the employers, workers and the general public to those conditions. Second, we require information about what the different parties – workers, owners, managers, financiers, investors – have got out of this or that process, plant or method of working, in the way of income, satisfaction, accidents, ill-health, standards of living. Industry, after all, is for something. It does not exist for its own sake or in a vacuum. Thirdly, we want to understand how the job was done, what the techniques were and how the machinery and equipment was used. Fourthly, we must be able to comprehend, both intellectually and emotionally, the scale of whatever industrial operation is engaging our attention. Finally, we shall do our best to record or recreate the physical environment in which the work was carried out and in which the workers and their families lived (HUDSON, 1979, pp.13-14)⁹³.

Bergeron (1995) salienta que o estudo de um sítio industrial não se esgota no estudo dos vestígios materiais por si próprios. Observa que a herança da civilização industrial envolve também toda memória do trabalho, a história da organização do trabalho, dos métodos de produção, da tecnologia das ferramentas, conferindo ao estudo da arqueologia industrial uma dimensão humana, social e de identidade. Sob esta perspectiva, afirma Kuhl (1998), o estudo de um sítio industrial engloba diversas áreas de interesse além da própria arqueologia, tais como vários ramos da história, entre eles a história social, econômica, da técnica, do trabalho e da indústria, além das áreas de engenharia mecânica e civil, metalurgia, geografia, arquitetura e urbanismo.

Covino (1980) destaca os vários níveis de leitura, de aspectos ou de linguagens que o objeto industrial apresenta não devendo ter sua compreensão limitada apenas aos aspectos tecnológicos e artísticos, excluída de uma complexa rede coordenadora que o define historicamente. A complementaridade das diversas abordagens torna-se indispensável para a formação de panoramas mais esclarecedores em torno do espaço material no qual se desenvolveu uma sociedade industrial. Para Forner Muñoz,

[...] o estudo dos vestígios materiais em si mesmos, sem dar a estes uma dimensão antropológica, seria um exercício intelectual estéril. Somente através das relações significativas entre diferentes fenômenos a arqueologia industrial poderá, com o seu enorme potencial de conhecimento interdisciplinar, contribuir para uma análise dos factos e para uma explicação dos mesmo que, pelas características do seu material informativo – despojado dos elementos simbólicos das fontes escritas - , servirá para nos revelar de maneira mais objectiva as condições de trabalho e de existência nas sociedades industriais (FORNER MUÑOZ, 1989⁹⁴ apud CORDEIRO, 2004).

⁹³ Primeiramente, nós temos que saber o máximo possível sobre as condições de trabalho de um período particular, e sobre a atitude dos empresários, trabalhadores e do público geral naquelas condições. Em segundo lugar, nós requeremos informações sobre as quais diferentes partes – trabalhadores, proprietários, gerentes, financistas, investidores – estiveram fora durante este ou aquele processo, plano ou método de trabalho, o modo de renda, satisfação, acidentes, saúde, o padrão de vida. Em terceiro lugar, nós queremos entender como o trabalho foi feito, que técnicas foram empregadas e como a maquinaria e equipamentos foram usados (...). Em quarto lugar, nós devemos estar aptos para compreender, intelectual e emocionalmente, a escala de qualquer operação industrial que esteja prendendo nossa atenção. Finalmente, nós deveríamos fazer o nosso melhor para recordar ou recriar o ambiente físico no qual o trabalho foi realizado e no qual os trabalhadores e suas famílias viveram (HUDSON, 1979, pp.13-14, tradução nossa).

⁹⁴ FORNER MUÑOZ, S. F. **Patrimonio reciente y patrimonio industrial**. Canelobre: Alacant, 16, 1989, p. 24.

Outra discussão fundamental na história da arqueologia industrial, que ainda atualmente caracteriza-se como ponto de divergência entre os especialistas, é relativa à definição mais precisa de seu conteúdo e objetivos suscitando questionamentos relativos à delimitação cronológica deste campo de estudos. As primeiras definições elaboradas por estudiosos britânicos enfocavam, sobretudo, o período da Revolução Industrial, o que, naturalmente, contemplava a sua história industrial e parte expressiva de seu patrimônio industrial. Michael Rix definiu como arqueologia industrial “o registro, a preservação em casos selecionados e a interpretação dos sítios e estruturas das primeiras actividades industriais, particularmente os monumentos da revolução industrial” (RIX, 1967⁹⁵ apud CORDEIRO, 2004). De fato, essa definição foi bastante difundida e adotada por grande parte dos autores que viriam a se interessar pela disciplina. O CBA apresentou uma definição muito próxima à de Michael Rix afirmando constituir um monumento industrial,

[...] Any building or other fixed structure – especially of the period of the Industrial Revolution – which either alone or in association with plant or equipment, illustrates or is significantly associated with the beginnings and evolution of industrial and technical processes. These may be concerned with either production or communications (HUDSON, 1976, p. 19)⁹⁶.

Entretanto, com o amadurecimento da disciplina esta concepção passou a ser questionada, sobretudo pela limitação do período de estudos à Revolução Industrial. Passaram a ser consideradas todas as formas de indústria de épocas mais remotas, anteriores à Revolução Industrial, e também todas as épocas e fases de industrialização ocorridas nos mais diversos países, chegando até os dias atuais. Hudson (1979) explicitou esta linha de pensamento apresentando uma definição que abrangia todos as épocas da industrialização. Para ele a arqueologia industrial consistia na “descoberta, registro e estudo dos resíduos materiais de indústrias e meios de comunicação do passado” (HUDSON, 1976, p. 21). A consideração da arqueologia industrial enquanto disciplina temática, não restrita ao estudo de um único período histórico, também foi defendida por Raistrick (1973) que delimitou a arqueologia industrial como campo de investigação da indústria dos tempos pré-romanos até o presente, considerando de igual importância os estudos das atividades industriais realizadas em períodos anteriores à Revolução Industrial.

Contudo, a importância do enfoque dos estudos da arqueologia industrial sobre os últimos dois séculos fez-se evidente diante das profundas transformações globais iniciadas com a Revolução industrial que, como afirma Cossons (1978⁹⁷ apud HUDSON, 1979, p.5), “criou uma nova economia, uma nova paisagem, um novo modo de vida”. A definição de Angus Buchanan

⁹⁵ RIX, M. **Industrial Archaeology**. London: The Historical Association, 1967, p.5.

⁹⁶ [...] qualquer edificação ou outra estrutura permanente – especialmente do período da Revolução Industrial – que, sozinha ou associada à maquinaria ou equipamento, ilustra ou é significativamente associada ao começo da evolução de processos industriais e técnicos. Isso pode referir-se tanto à produção quanto aos meios de comunicação (apud HUDSON, 1976, p. 19, trad. KUHL, 1998).

⁹⁷ COSSONS, N. **The BP Book of Industrial Archaeology**. London: David & Charles, 1978.

retoma o foco justificando a relevância do período sem, contudo, excluir as atividades industriais de épocas passadas. A idéia central desta concepção seria compartilhada posteriormente por diversos autores, podendo ser percebidos seus reflexos na definição apresentada na Carta de Nizhny, como vimos anteriormente. Para Angus Buchanan,

[...] arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um 'monumento industrial' é qualquer reíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica até uma aeronave ou computador que se tornaram recentemente obsoletos.

Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente, tanto porque períodos anteriores são tratados por métodos mais convencionais da arqueologia e da história, quanto pela grande massa de material datando do começo da Revolução Industrial (BUCHANAN, 1972⁹⁸ apud KUHL, 1998).

Apesar da questão cronológica ainda sustentar algumas divergências, destacando as opiniões que, como aponta Bergeron (1995), relacionam o período de relevância para o estudo da arqueologia industrial a partir do momento da difusão massiva da energia hidráulica, Palmer (1991), confirma a tendência salientada por Angus Buchanan definindo a arqueologia industrial como "o estudo de um período abrangendo os testemunhos físicos do desenvolvimento social, económico e tecnológico do período que se iniciou com a industrialização" (PALMER, 1991). Entretanto, como observa Cordeiro (2004), se por um lado esta definição compartilha o enfoque que destaca os últimos duzentos anos, por outro ela supera a tradicional e limitada consideração sobre a disciplina enquanto atividade estritamente relacionada aos trabalhos de inventário, registro e salvaguarda de um sítio ou monumento industrial. Esta definição, atualmente aceita pela grande maioria dos estudiosos da disciplina, ainda encerra a discussão sobre se a arqueologia industrial constitui-se, ou não, como uma disciplina temática.

A posição adotada por Raistrick (1973), segundo Carandini (1979), vai de encontro à orientação das outras áreas da arqueologia, pressupondo que, considerando-se a arqueologia industrial enquanto "arqueologia das sociedades que conheceram e conhecem a revolução industrial e a industrialização capitalista", "uma indefinição indeterminada desta disciplina chocaria com a disposição disciplinar das outras arqueologias, inauguraria uma perigosa orientação diacrônica" e, por último, "permitiria a sua identificação com um único sistema de produção, como uma série de técnicas, o que provocaria uma ruptura entre este campo de investigação e a ciência histórica" (CARANDINI, 1979). O autor ainda reitera que o critério das divisões sincrônicas é o único aceitável, quando considerada a arqueologia industrial segundo uma sucessão lógico-histórica, na qual assumiria o papel da "arqueologia das formações sócio-capitalistas", similarmente à arqueologia pré-histórica, clássica, pós-medieval ou medieval (CARANDINI, 1979,

⁹⁸ BUCHANAN, R. A. **Industrial Archaeology in Britain**. Harmondsworth: Penguin, 1972, pp. 20-21.

p.247). Forner Muñoz (1989), justifica este posicionamento ratificando que nos períodos anteriores à Revolução Industrial,

[...] a indústria não é mais do que um complemento produtivo de estruturas económicas cuja lógica responde a relações sociais de produção completamen

Daumas (1980), apesar de considerar essencial o estudo de arquivos e fontes escritas, também salientou a importância da utilização dos métodos da arqueologia clássica no caso da arqueologia industrial. Para ele, a utilização de tais métodos se justifica sob o enfoque de que o objeto essencial do estudo da arqueologia industrial configura-se necessariamente como vestígio material e, nos casos de inexistência deste o estudo passaria para o campo da pesquisas históricas tradicionais.

O fato da arqueologia industrial não depender exclusivamente da escavação, embora este método apresente-se, para muitos autores, como a principal fase do processo de investigação arqueológica, contudo, não excluiu a atribuição do termo e nem, portanto, adotou-se alguma forma de restrição metodológica, sendo considerada pela Carta de Nizhny, através de uma perspectiva interdisciplinar, a utilização dos “métodos de investigação mais apropriados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial” (Carta de Nizhny para o Patrimônio Industrial, 2003, in: CORDEIRO, 2004, p.17). Como afirma Cordeiro (2004), compartilhando de algumas considerações referidas anteriormente de Angus Buchanan, a arqueologia industrial configurou-se em uma forma de fazer história, conciliando a vertente “arqueológica da pesquisa, estudo, registro e, eventualmente, escavação dos sítios industriais, com a vertente histórica da interpretação de todas as fontes disponíveis (materiais, documentais, orais) de forma a reconstruir uma mais rigorosa panorâmica do passado” (CORDEIRO, 2004, p. 10).

Outra abordagem relevante para a interpretação do patrimônio industrial e que expressa uma compreensão mais ampla sobre os sítios industriais a partir de uma perspectiva mais abrangente no campo da arqueologia industrial, é o estudo da paisagem industrial. Neil Cossons ressaltou a importância da integração entre a arqueologia industrial e o estudo da paisagem como forma de compreensão das transformações espaciais geradas pela industrialização, destacando as limitações interpretativas iniciais ocasionadas pelo enfoque sobre monumento industrial, principalmente sobre a grande fábrica, que tão logo evidenciariam a necessidade de situá-lo em seu contexto topográfico e humano. A relevância do estudo dos vestígios industriais enquanto componentes de uma paisagem industrial, reflexo da organização espacial de processos de industrialização é exposta por Aracil :

Uma máquina, uma fábrica, uma empresa é um centro de produção. Isto quer dizer que neste centro de produção há relações de produção que estão conectadas com a paisagem que o rodeia, e nesta paisagem há uma série de elementos que integram a vida das pessoas, a vida econômica, cultural, a propriedade pública ou privada, matérias-primas, comunicação, etc., portanto, se a arqueologia industrial estuda isso, há de estudar todo este conjunto de relações sociais que existe em seu seio [...] (ARACIL, 1990¹⁰² apud TORRÓ, 1994).

¹⁰² ARACIL, R. In: **Jorandes sobre teoria i métodos d'arqueologia industrial**. Alicante: Universidad, 1990, p.25.

Palmer (1991, p. 379), afirma que “todo monumento industrial é apenas a ponta de um *iceberg*” e que o estudo da paisagem industrial pode revelar a inter-relação de vários aspectos do processo de industrialização, a coexistência de formas anteriores e posteriores de tecnologia, além de indicar diferenças regionais na organização dentro da mesma indústria. Já Torró (1994), propõe que “as estruturas da paisagem também devem discernir-se através de uma leitura estratigráfica – uma estratigrafia horizontal – que, neste caso, se deriva da interpretação aerofotográfica, apoiada pela cartografia e a observação direta” (TORRÓ, 1994, p.57). A partir desta proposição, o autor considera que, os métodos da arqueologia clássica, como a estratigrafia, no caso da arqueologia industrial, devem ser aplicados também ao construído sobre a superfície. A classificação analítica dos artefatos que compõem a paisagem seguida do apoio de outros registros (oral, textual, iconográfico, fonográfico, filmográfico) permitiria a construção de uma narração micro-histórica de um sítio industrial (TORRÓ, 1994).

Como pudemos acompanhar no Capítulo III deste trabalho, no que tange à formação da paisagem industrial, a relação de interdependência entre os elementos que a compõe, de natureza material ou imaterial, condiciona, portanto, sua compreensão enquanto conjunto. Tal consideração confere prioridade às conservações *in situ* do patrimônio industrial, condição que deu origem aos chamados “museus de sítio” ou “ecomuseus”, bem como outras categorias de museus comentados mais adiante. Diante do exposto, puderam ser identificadas, no contexto brasileiro, generalidades e singularidades no que concerne à problemática que envolve o patrimônio industrial, como veremos a seguir.

5.3. O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO CONTEXTO NACIONAL

[...] nos países industrializados, o aumento do patrimônio de construção está a diminuir e a reciclagem do patrimônio já existente é cada vez mais importante; nos países em vias de industrialização, o patrimônio de construção ainda está quase todo por constituir, mas na perspectiva de um ciclo que é preciso chegar a uma estabilização análoga. A conservação dos bens culturais, dos edifícios e dos centros históricos faz, portanto, parte de um programa mais vasto: a manutenção e a reabilitação de toda a paisagem construída no passado distante e próximo (BENÉVOLO, 1989).

Como sugere Benévolo (1989), embora as cartas patrimoniais sejam documentos mundialmente adotados, numa espécie de consenso entre as nações, pelo menos no mundo “ocidentalizado”, as diferenças entre as relações que cada país desenvolve com o seu patrimônio cultural evidenciam também as diferenças históricas, sociais, econômicas e culturais. No tocante ao patrimônio industrial no contexto brasileiro abordaremos algumas das problemáticas que envolvem a questão, mas não sem antes entendermos como o interesse pela preservação dos bens culturais se processou no país.

No caso do Brasil, a “consciência” de seu passado histórico se evidenciaria no início do século XX, através de um processo singular onde, a partir do caráter nacionalista de seu projeto estético e da tentativa de construção de uma identidade nacional, o movimento modernista brasileiro criaria elos entre a modernidade e o passado nacional. Sobre a relação dos modernistas com o passado, Kühl (1998) ressalta a particularidade do caso brasileiro no panorama internacional do modernismo em consequência do envolvimento destes “modernistas”¹⁰³ na luta pela preservação do patrimônio histórico. Este esforço consolidou-se através do Decreto-Lei nº25 de 30 de novembro de 1937, do governo de Getúlio Vargas, que organizava o Serviço do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional – SPHAN - sob a tutela do ministro da educação Gustavo Capanema e implantação de Rodrigo Melo Franco de Andrade. Esta tentativa de resgate da identidade brasileira/brasilidade foi considerada por Berndt (1996) o mais bem sucedido projeto de políticas culturais no país.

Art. 1. Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (...)

§ 2º Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela afeição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana (Decreto-Lei nº 25, 1937. In: CARRAZZONI, 1980).

Contudo, a preservação dos monumentos históricos, compartilhava noções propostas pela Carta de Restauro de Atenas (1931), voltando-se aos bens de excepcional valor e, no caso brasileiro, o enfoque se deu, não por acaso, sobre os monumentos do passado colonial. Segundo Arantes (1997), o Patrimônio Histórico e Artístico Brasileiro nasceu da articulação feita entre uma memória histórica residente no passado colonial e os paradigmas da modernidade nas formas primitivas da arquitetura colonial. Para Lúcio Costa, que atuou no SPHAN desde sua criação até os anos 1970, essa mesma arquitetura, de forma essencial, econômica e racional, a ser preservada e imbuída de um valor identitário a ser perseguido, continha o germe do que seriam os preceitos da arquitetura moderna do século XX. “Tornava-se assim possível recontar a história da arquitetura brasileira à luz do enxerto bem-sucedido da Nova Construção” (ARANTES, 1997, p.124).

Entretanto, sob a influência dos modernistas, o diálogo entre a preservação dos bens patrimoniais e as novas concepções urbanísticas e arquitetônicas inspiradas pela Carta de Atenas do CIAM, se deu muitas vezes de maneira desastrosa resultando em inúmeras demolições de construções consideradas inadequadas às novas concepções urbanísticas ou mesmo preservacionistas, afetando até mesmo o entorno dos monumentos “eleitos”. Em

¹⁰³ Aspas da autora.

diversos, casos a postura do SPHAN negligenciou preceitos da própria Carta de Restauo de Atenas, no tocante ao valor documental da obra, removendo elementos “modernos” de determinadas edificações buscando um retorno ao seu estado “original”. Essa influência se daria de maneira bastante incisiva até a década de 1960 quando, ao passo das novas posturas internacionais expostas pela Carta de Veneza (1964), percebe-se um amadurecimento da visão teórico-crítica com relação à preservação dos bens patrimoniais (KUHL, 1998; RUFIONI, 2003).

Embora o Compromisso de Brasília, resultado do “1º Encontro dos governadores de Estado, secretários estaduais da área cultural, prefeitos de municípios interessados, presidentes e representantes de instituições culturais”, de 1970, tenha sido a primeira carta patrimonial nacional, somente no Compromisso de Salvador, de 1971, podemos notar uma incorporação mais concreta dos preceitos da Carta de Veneza. Embora se saiba que o descaso para com o entorno dos monumentos, os centros históricos e a arquitetura vernacular foi uma tendência que perdurou até recentemente nas políticas de preservação dos bens culturais no Brasil (KUHL, 1998). Tal compromisso incluía, na definição de bens culturais, paisagens, parques naturais, praias, acervos arqueológicos, conjuntos urbanos, monumentos arquitetônicos, bens móveis, além de documentos e livros. A noção de ambiência também é expressa neste documento, demonstrando consonância com os conceitos da Carta de Veneza, recomendando-se a criação de uma legislação complementar visando à ampliação da proteção dos conjuntos paisagísticos, arquitetônicos e urbanos de valor cultural e de suas ambiências.

No entanto, um passo relevante para o nosso tema foi a elaboração da Carta de Petrópolis, em 1987, resultado do “1º Seminário brasileiro para a revitalização de centros históricos”, onde é considerado como sítio histórico urbano “o espaço que concentra testemunhos do fazer cultural da cidade em suas diversas manifestações” (Carta de Petrópolis, 1987. In: CURY, 1995, P. 285). A partir deste ponto de vista, os sítios e monumentos industriais, enquanto vestígios de uma dada cultura estariam, portanto, incluídos nesta definição. A Carta compartilha também de conceitos difundidos na época, tal como o da Conservação Integrada. Torna-se evidente o amadurecimento das questões patrimoniais, destacando-se a tentativa de contextualização de tais idéias para a realidade nacional:

2. O sítio histórico urbano – SHU – é parte integrante de um contexto amplo que comporta as paisagens natural e construída, assim como a vivência de seus habitantes num espaço de valores produzidos no passado e no presente, em processo dinâmico de transformação, devendo os ovos espaços urbanos ser entendidos na sua dimensão de testemunhos ambientais em formação.

3. A cidade enquanto expressão cultural, socialmente fabricada, não é eliminatória, mas somatória. Nesse sentido, todo espaço edificado é resultado de um processo de produção social, só se justificando sua substituição após demonstrado o esgotamento de seu potencial sócio-cultural [...]

5. Sendo a polifuncionalidade uma característica do SHU, a sua preservação não deve dar-se à custa de exclusividade de usos, nem mesmo daqueles ditos culturais, devendo, necessariamente, abrigar universos de trabalho e do cotidiano, onde se manifestam as verdadeiras expressões de uma sociedade

heterogênea e plural. Guardando essa heterogeneidade, deve a moradia constituir-se na função primordial do espaço edificado, haja vista a flagrante carência habitacional brasileira. Desta forma, especial atenção deve ser dada à permanência no SHU das populações residentes e das atividades tradicionais, desde que compatíveis com a sua ambiência.

6. A preservação do SHU deve ser pressuposto do planejamento urbano, entendido como processo contínuo e permanente, alicerçado no conhecimento dos mecanismos formadores e atuantes na estruturação do espaço (Carta de Petrópolis, 1987. In: CURY, 1995, pp. 285-286).

Contudo, a questão da preservação do patrimônio industrial no Brasil manteve-se marginalizada até meados da década de 1980 tendo sua preservação e estudo se dado fragmentariamente. Tal como nas outras esferas do patrimônio cultural, o interesse pelo patrimônio industrial no Brasil procurou se ambientar ao contexto da preservação internacional, que pelo seu caráter generalizador trouxe à tona importantes questionamentos que, sem dúvida, muito contribuíram e contribuem, para a reflexão e amadurecimento da relação com nosso passado e presente industrial.

A problemática da delimitação cronológica que envolve a disciplina arqueologia industrial, suscitada no âmbito internacional, também ganhou seus contornos no Brasil. Inicialmente, como afirmam Kling e Rodriguez, torna-se necessária uma contextualização do processo de industrialização nos países periféricos, como foi o caso da América Latina (KLING; RODRIGUEZ, 1999). Este fenômeno apresenta características peculiares, neste contexto, iniciando com a importação de tecnologia ainda nos séculos XV e XVI, seguido da obtenção de matérias-primas que respaldou a revolução industrial nos Estados Unidos e na Europa. Desta maneira, Gama (1988), afirma que, no caso do Brasil, o processo de maior relevância do ponto de vista da indústria, e mais especificamente, da implantação da atividade manufatureira no país, vincula-se à história do açúcar, com a instalação dos primeiros engenhos, remontando à primeira metade do século XVI. Ressalta a importância do estudo destes sítios em termos de forma de organização do trabalho, de organização do espaço interno das usinas e dos engenhos, e mesmo como modelo de organização econômica.

No outro extremo da questão, Meneses (1988) destaca que a especificidade do Brasil, cuja industrialização se deu tardiamente e as tecnologias pré-industriais ainda têm peso, considerar a obsolescência do objeto industrial enquanto critério que o distingue como monumento industrial, torna-se demasiadamente restritivo para a preservação do patrimônio industrial no contexto nacional. Sua crítica vai além apontando as dificuldades da área de lidar com a questão da contemporaneidade e exclusão do presente ressaltando, sem descartar as dificuldades de ordem prática, a pertinência de incluir ao conteúdo do patrimônio industrial também os objetos ainda não considerados "antiguidades", questão esta que ainda não foi totalmente contemplada pelos especialistas da área. O autor justifica-se afirmando que "a história não é a disciplina que tem por objeto o conhecimento do passado, mas que se preocupa com o

problema da mudança, isto é, os aspectos dinâmicos do fenômeno sócio-cultural” com enfoque para “definir os fatores de mudança, seus mecanismos, vetores, velocidades, orientação, contra-forças, produtos, etc”, não se excluindo da dinâmica social o presente (MENESES, 1988, pp. 71-72).

Outra característica do caso brasileiro é o fato da preservação e investigação do patrimônio industrial ter se dado antes mesmo da difusão do termo arqueologia industrial no país, a partir da década de 1970. Objetos que atualmente são incluídos no conteúdo da arqueologia industrial foram estudados e investigados, e em alguns casos, passaram por intervenções de restauro, além de terem sido tombados pelo SPHAN, tais como a Fábrica de Ferro Patriótica, situada em Ouro Preto e tombada em 1938, os engenhos Matoim e Freguesia, na cidade de Candeias (Bahia) tombados nos anos de 1943 e 1944, respectivamente, o Engenho dos Erasmos, na cidade de Santos tombado em 1963, e a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Iperó, região de Sorocaba, tombada no ano de 1964.

Contudo, em 1976 Warren Dean introduz o estudo de arqueologia industrial através de uma investigação acerca da Fábrica São Luiz de Itu publicada nos Anais de História, da Universidade Estadual Paulista no artigo intitulado “A Fábrica São Luiz de Itu: um estudo de arqueologia industrial”. Entretanto, os esforços envolvendo as questões do patrimônio industrial estiveram, desde seu início, intimamente relacionados à história da técnica o que trouxe profundos questionamentos sobre a inclusão da arqueologia industrial enquanto disciplina auxiliar da história. Apesar de atualmente superados os debates acerca do tema foram essenciais para o amadurecimento da própria disciplina arqueologia industrial, o que não foi diferente no contexto nacional. Destacou-se a contribuição de Gama (1988), quando considerou a possibilidade de focar a arqueologia industrial enquanto disciplina auxiliar da história, tal como a numismática, a leitura de inscrições lapidares, etc., suprindo-a de provas e documentos materiais dos sítios industriais.

Paralelamente à publicação do artigo de Warren Dean foi lançado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo o livro “Guia para a história da técnica do Brasil Colônia” que apresentava pesquisas relacionadas a antigos remanescentes de instalações ligadas à produção de bens de consumo, tais como fazendas cafeeiras, engenhos de açúcar e antigas instalações fabris urbanas. Na década de 1980 diversos trabalhos da história da técnica foram publicados, cujo enfoque recaiu sobre o período colonial. Destacaram-se os trabalhos de Ruy Gama “Engenho e Tecnologia” (1983) e “A Tecnologia e o Trabalho na História” (1986), “Engenho e Tecnologia” de Geraldo Gomes da Silva, entre outros. Schlee (2003)¹⁰⁴ apud

¹⁰⁴ SCHLEE, A. R. Arqueologia Industrial: regatando espaços de produção da Quarta Colônia de Imigração Italiana. In: **Encontro de Teoria da Arquitetura do Rio Grande do Sul**

VICHNEWSKI, 2004) ressalta que muitos destes trabalhos estiveram claramente influenciados pelos conceitos da disciplina arqueologia industrial (VICHNEWSKI, 2004).

Entretanto, a partir de meados da década de 1980 é que um interesse mais substancial pelo estudo e conservação do patrimônio industrial vai se concentrar no âmbito nacional destacando-se, além das várias pesquisas, os Seminários Nacionais de História e Energia (1986 e 1999) realizados pelo Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo e, recentemente, a filiação do Brasil ao TICCIH (2004). Além do interesse acadêmico, durante essas duas décadas um número mais significativo de sítios e monumentos industriais foi incorporado a processos de tombamento em seus diversos níveis e, diante da crescente valorização dos espaços patrimoniais, contabilizamos diversos casos de re-uso do patrimônio industrial.

Indo além dos problemas de ordem cronológica, Meneses (1988), aponta, ainda, importantes questões que envolvem o campo do patrimônio industrial, que refletem algumas das dificuldades de estudo e documentação relacionados ao tema. O autor destaca a questão da delimitação do próprio campo de estudos que tem considerado seu conteúdo segundo três categorias comportando os conhecimentos e técnicas, os monumentos e os sítios. Contudo, aponta para uma sobrevalorização dos monumentos industriais e a marginalização da categoria dos sítios industriais e a problemática que envolve a situação. A categoria do sítio, por sua natureza espacial, torna-se fundamental para a compreensão do patrimônio industrial, desde que, considerado como fenômeno industrial, foi um dos "principais responsáveis pela produção social do espaço em nossa sociedade e condição de reprodução de seus parâmetros" (MENESES, 1988, p. 69). No caso do patrimônio industrial, somente a partir da dimensão espacial é que o entendimento histórico da atividade industrial pode ser apreendido, ao passo que, a seleção de "estruturas significativas" isoladas resultaria apenas no agrupamento de "carcaças simbólicas, abstrações estetizantes, que realmente não compensam a carga documental comprometida" (MENESES, 1988, p. 69). Para Meneses (1988), o problema-chave, no caso do patrimônio industrial, é que a sua documentação somente pode ser realizada através de uma perspectiva de sistema, isto é, "um conjunto de objetos solidariamente inter-relacionados e espacialmente dependentes", sendo que todo levantamento, proteção e valorização deste patrimônio deveria considerar a natureza e atributos de sistemas complexos que são os sítios, o que ao contrário prejudicaria seriamente a documentação.

Rossi (2003) reforça essa compreensão do acervo industrial enquanto vestígios de um sistema complexo de relações justificando que as "estruturas arquitetônicas que abrigaram o maquinário e o trabalho fabril constituíram campo para a difusão de um saber técnico, a formação de mão-de-obra e a criação de técnicas adequadas à realidade local" (ROSSI, 2003, p. 25).

A partir desta problemática Meneses (1988) chama atenção para a emergência da excessiva especialização temática que se observa na área, com a tendência da orientação das atividades de coleta, preservação, estudo etc., partindo-se de certas categorias tipológico-funcionais de objetos e seu paralelo institucional, os museus monográficos ou temáticos. Nesta categoria de museus, tal como os museus do bonde, do relógio, do vidro etc., uma série de microtemas dão suporte para a organização de seus acervos. Entretanto, como afirma o autor, estes acervos estão sujeitos a comprometedoras distorções interpretativas, pois normalmente passam por um processo de setorização havendo, conseqüentemente, a fragmentação, pulverização e compartimentação dos objetos do conhecimento. Destituídos de uma significação global, esses acervos passam por desvios bastante comuns e comprometedores tais como a "feticização da máquina", ou mesmo uma certa e enganosa "noção de progresso" que, como "eixo condutor das exposições, já que a máquina considerada em si e por si, aparece como um fenômeno tecnológico (derivado do conhecimento científico) e destinada a operações técnicas, graduadas segundo uma simplória linha evolucionista" (MENESES, 1988, p.8). Para o autor, seria mais elucidativa a organização dos acervos industriais segundo a perspectiva de se partir do problema para o documento e não do documento para o problema.

Trata-se, portanto, de uma perspectiva de grande escala em que máquinas, equipamentos, fábricas, usinas, estações, e demais instalações correlatas se "articulam num mesmo sistema, por derivarem de um mesmo processo, fundamental na organização técnica e social do trabalho e na produção da paisagem urbana e rural" (MENESES, 1988, p.8). Dentro desta ênfase, e em termos museológicos, destacam-se os museus de sítio ou os "ecomuseus", como os casos do *Le Creusot*, na França, o *Ironbridge George*, na Inglaterra, ou, no contexto nacional, o da Fazenda São João de Ipanema, em Imperó. Outra categoria que se aproxima destas condições é a dos "museus de fábrica", nos quais são preservadas as relações espaciais com o contexto imediato da produção, a exemplo do Museu da Alpargatas, em São Paulo, e *Magazzini del Sale*, em Gênova. Entretanto, como afirma o autor, apesar de nesses casos a paisagem se considerada como um dos principais produtos e vetores da atividade industrial, tendo assim as condições mais favoráveis para a superação das restrições apresentadas pelos museus temáticos, os museus de sítio também apresentam suas dificuldades. Muitas vezes, para minimizar o embaraço que esses museus possam demonstrar diante dessas coleções de fenômenos "in vitro", tem sido freqüente o uso da reconstituição de ambientes, simulação de "clima", diversas formas de encenações, funcionando como verdadeiros parques. Entretanto, tais simulações correm o risco de caírem na categoria de "museu-espetáculo" que muitas vezes acabam por se confundir com a vida corrente. Portanto, os museus, para Meneses (1988), deveriam "desempenhar um papel pertinente aos níveis de representação e produção de sentido, que não podem confundir-se com outros níveis da prática social", ressaltando seu acervo enquanto documentos (MENESES, 1988, p. 73).

Contudo Meneses (1988) aponta algumas possibilidades de superação para as dificuldades tratadas. São elas:

1. Além da lógica técnica, é indispensável explorar a lógica econômica e social. As duas primeiras estão muitas vezes associadas; a terceira, em nossa sociedade, geralmente segue rumo divergente, que se deve esclarecer (custo social, controle social).
2. A produção fabril se insere num circuito que precisa estar representado e cujas referências principais são a matéria-prima (e seu processamento), os sistemas de produção e circulação, as operações (manipulação, manutenção, reciclagem, etc.), sem esquecer a produção da própria maquinaria.
3. O confronto homem x máquina é excelente plataforma para trazer à tona a significação mais profunda do fenômeno. Duas vertentes principais podem ser consideradas.
 - a) O corpo como modelo. É preciso considerar que o utensílio, a máquina, são extensões ou substituições dos membros. A máquina se apresenta, assim, como corpo externo do homem. Daí a necessidade de ressaltar aspectos como os antropomorfismos da máquina ou a corporalidade do operário (problema, não da Ergonomia, mas Antropologia cultural).
 - b) A máquina como modelo. A máquina se apresenta, ao mesmo tempo, e cada vez, em tal escala e com tal eficiência, rapidez, economia, resistência, potência, precisão, e mesmo beleza, com relação ao homem, que termina por desqualificá-lo. Estas duas questões tocam o nível dos valores do imaginário. As diversas representações (visuais, verbais, etc.) da máquina constituem atributo seu, tanto quanto os traços morfológicos e fisiológicos.
4. Para o entendimento da máquina também não se pode dispensar a inclusão dos tempos e ritmos de sua operação, continuidades, descontinuidades, simultaneidade, seqüências, vida útil, etc. Nem, doutra parte, os espaços nos quais se situa ou que ela produz, implicando questões como fluxo de matéria / energia / informação (sentido) / pessoas, densidades, compartimentações, interdições e assim por diante (MENESES, 1988, p.8).

De uma maneira geral, Meneses (1988) considera que os usos e funções atribuídas ao patrimônio cultural como um todo deveriam ir além do conceito reducionista de usos de “funções culturais” predominante no cenário nacional. Propõe uma atribuição que dialogue de maneira mais estreita e efetiva com as instâncias do cotidiano e do universo do trabalho, isto é, a retomada normal de operações de espaços e equipamentos, com programas antigos ou adaptados a novas necessidades e possibilidades que interajam com o dia a dia sem, contudo, estar estritamente relacionado a fins turísticos. É o caso do patrimônio ferroviário¹⁰⁵ onde se destaca o esforço para manter o potencial de uso de suas instalações e equipamentos que, no entanto, prioriza sua utilização por passageiros “cuja necessidade primordial não é o deslocamento no espaço” (MENESES, 2000, p.40).

O autor ainda destaca o saldo positivo de algumas experiências européias na tentativa de inserir o patrimônio industrial em um contexto mais “amplo de vida e menos segmentado, com o uso efetivo dos bens em causa, embora sem excluir funções museológicas (principalmente didáticas) e o consumo turístico”. Como exemplo é apontado o estaleiro *t’Kromhout* de

¹⁰⁵ Também o caso do Complexo Ferroviário de São João del-Rei que mantém em operação a Maria Fumaça que percorre o trecho de 12 Km até a cidade de Tiradentes, apenas nos finais de semana e feriados.

Amsterdã que ainda realiza reparos em embarcações, às quais são aplicadas técnicas tradicionais. Caso semelhante no contexto nacional é o projeto do Museu de Tecnologia Patrimonial de Orleans, em Santa Catarina, de Aloísio Magalhães. Embora não tenha se desenvolvido até um termo conveniente, tratava-se de um projeto onde equipamentos tradicionais da produção de farinha de mandioca, beneficiamento do milho, serralha e carpintaria, funcionariam a serviço dos habitantes da região, com rendimento econômico. Além de contribuir para a preservação do sítio em si, esta interpretação do bem cultural permite também um resgate e continuação da vertente imaterial do patrimônio industrial, inserindo-o novamente nas relações sócio-econômicas que não sejam a atividade turística.

No entanto, estas iniciativas de introdução dos bens culturais no “tecido vivo e multiforme de fruição”, ou seja, a incorporação do patrimônio industrial de maneira efetiva ao panorama das práticas cotidianas como forma de garantir sua preservação, ainda tem se mostrado de forma incipiente no contexto nacional. As dificuldades de ordem prática têm se mostrado evidentes tanto no que diz respeito à realidade urbanística em que as grandes extensões abarcadas pelo patrimônio industrial estão inseridas, onde, geralmente localizadas em áreas centrais urbanas, são freqüentemente alvo de pressões especulativas, quanto no que concerne à falta de um embasamento teórico nos processos de intervenção. Como afirma Kuhl (2004), o descompasso entre a teoria e a prática nos casos das intervenções, seja em monumentos isolados ou em escala urbana, evidenciam a situação de carência ou debilidade do debate referente aos critérios adotados nestes projetos quer se detendo a descrições dos complexos industriais e as novas funções implementadas, quer negligenciando as questões de ordem teórica. Contudo, o tema vem tomando corpo entre a comunidade acadêmica nos últimos anos, apesar da ainda veemente necessidade da realização de um inventário sistemático sobre o patrimônio industrial.

5.4. REFLEXÕES SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NAS CIDADES DE SÃO JOÃO DEL-REI E JUIZ DE FORA

Em Maurília, o viajante é convidado a visitar a cidade ao mesmo tempo em que observa uns velhos cartões-postais ilustrados que mostram como esta havia sido: a praça idêntica mas com uma galinha no lugar da estação de ônibus, o coreto no lugar do viaduto, duas moças com sombrinhas brancas no lugar da fábrica de explosivos. Para não decepcionar os habitantes, é necessário que o viajante louve a cidade dos cartões-postais e prefira-a à atual, tomando cuidado, porém, em conter seu pesar em relação às mudanças nos limites de regras bem precisas: reconhecendo que a magnificência e a prosperidade da Maurília metrópole, se comparada com a velha Maurília provinciana, não restituem uma certa graça perdida, a qual, todavia, só agora pode ser apreciada através dos velhos cartões-postais, enquanto antes, em presença da Maurília provinciana, não se via absolutamente nada de gracioso, e ver-se-ia ainda menos hoje em dia, se Maurília tivesse permanecido como antes, e que, de qualquer modo, a metrópole tem este atrativo adicional – que mediante o que se tornou pode-se recordar com saudades daquilo que foi.

Evitem dizer que algumas vezes cidades diferentes sucedem-se no mesmo solo e com o mesmo nome, nascem e morrem sem se conhecer, incomunicáveis entre si. Às vezes, os nomes dos habitantes permanecem iguais, e o sotaque das vozes, e até mesmo os traços dos rostos; mas os deuses que vivem com os nomes e nos solos foram embora sem avisar e em seus lugares acomodaram-se deuses estranhos. É inútil querer saber se estes são melhores do que os antigos, dado que não existe nenhuma relação entre eles, da mesma forma que os velhos cartões-postais não representam a Maurília do passado, mas uma outra cidade que por acaso também se chamava Maurília (As cidades e a Memória 5. In: CALVINO, 1990, pp.30-31).

Ao retomarmos o enfoque sobre os nossos objetos de estudo, a fim de observar sua condição na contemporaneidade, visualizando como as duas cidades se relacionam com seus testemunhos da era industrial, nos deparamos com processos históricos diversos, no tocante à preservação de seus bens culturais que, por sua vez, encontram-se inseridos num panorama mais amplo da história da evolução das práticas preservacionistas no contexto nacional. Reportar aos processos de evolução das práticas preservacionistas pelos quais passaram as cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora, portanto, configura-se, neste momento, relevante para a compreensão das formas de apropriação de seus vestígios industriais.

A história da preservação dos bens culturais na cidade de São João del-Rei remonta aos primeiros anos de atuação do SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – tendo importante parte de seu acervo artístico e arquitetônico representante do período colonial tombado em 1938 e, posteriormente, em 1947, delimitada a área urbana que deveria ser preservada, nas imediações deste acervo, abarcando cerca de 710 imóveis¹⁰⁶. Portanto, esta iniciativa, talvez a mais importante na história da preservação do patrimônio cultural da cidade, compôs o processo oficial de identificação e valorização do patrimônio nacional instituído durante o governo Vargas, na figura do SPHAN, que selecionou as cidades que reuniam elementos significativos da expressão da cultura brasileira – neste caso o enfoque se deu principalmente sobre os elementos do período colonial – classificando-as como “cidades históricas”.

A preservação do patrimônio cultural na cidade, durante muitas décadas, restringiu-se à área protegida pelo SPHAN em 1947, por concentrar a maior parte do núcleo inicial de formação da cidade desconsiderando muitas obras de valor hoje declarado, dentre as quais algumas já se perderam. Pode-se considerar que a “descristalização” deste panorama preservacionista veio paulatinamente com o processo de descentralização dos setores responsáveis pelo patrimônio histórico, que ampliou as atuações para os níveis estadual e municipal, e a partir do alargamento do próprio conceito de bem cultural, que como já vimos, passou a incorporar, por exemplo, a arquitetura vernacular, exemplares do ecletismo, patrimônio imaterial, entre outros.

¹⁰⁶ De acordo com o **Inventário Nacional de Bens Imóveis – Sítios urbanos Tombados**. CD-ROM, versão 25/11/98, Volume 2 IPHAN/Ministério da Cultura.

Naturalmente, como mostra o quadro abaixo, um primeiro caso de preservação do patrimônio industrial na cidade só veio a acontecer em meados da década de 1980 quando foi feito o tombamento em nível federal e, posteriormente, a recuperado o Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas em meados da década de 1980, o que, no entanto, se mostrou como uma iniciativa isolada, mais vinculada a monumentalidade deste bem cultural e ao crescente interesse e proteção dos exemplares da arquitetura eclética do que propriamente uma valorização de seus vestígios industriais.

Paralelamente, temos o caso da cidade de Juiz de Fora que, por se tratar de uma cidade, cujas origens se confundem com o próprio processo de industrialização, somente recentemente passou por importantes iniciativas relacionadas à preservação do seu patrimônio cultural. Segundo Passaglia (1995) alguns documentos encontrados no arquivo do IPHAN – Rio de Janeiro -, datados do ano de 1939, reúnem um precedente das tentativas de preservação de bens culturais da cidade, nos quais, embora de maneira isolada, o Professor Lindolfo Gomes solicita para o então diretor do SPHAN Rodrigo de Mello Franco o tombamento da “Fazenda Velha de Juiz de Fora”, além de constar um levantamento fotográfico realizado pelo arquiteto Artur Arcuri que reunia alguns imóveis antigos da cidade.

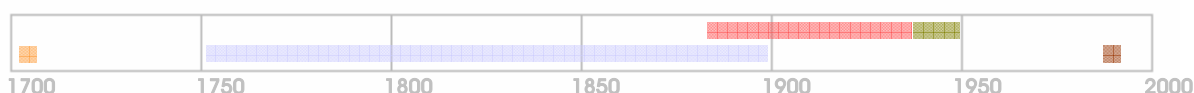
Entretanto, um marco na conscientização sobre a importância da implementação de políticas efetivas que garantissem a salvaguarda dos bens culturais da cidade foi a ameaça de demolição do Colégio Stella Matutina em 1978 que despertou a atenção da opinião pública para o assunto levantando diversos questionamentos sobre quais bens deveriam ser preservados e valorizados. Outra iniciativa que se destacou nos anos finais da década de 1970 foi a elaboração de uma relação dos “Monumentos Históricos e Arquitetônicos ora existentes na cidade de Juiz de Fora” pela Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage – FUNALFA – que incluía 32 imóveis e 5 conjuntos arquitetônicos. Portanto, verifica-se que a construção do pensamento preservacionista nesta cidade deu-se já sob os contornos da Carta de Veneza incorporando conceitos como “conjuntos arquitetônicos”, bem como a preservação da arquitetura vernacular.

Porém o trabalho mais efetivo, que balizou toda política de preservação do patrimônio cultural e que a incluiu enquanto parte do planejamento urbano municipal de Juiz de Fora, foi o pré-inventário dos bens culturais da cidade realizado em meados da década de 1990 através da parceria da FUNALFA com a Comissão Permanente Técnico-Cultural vinculada ao Instituto de Pesquisa e Planejamento – IPPLAN – da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora. Este trabalho teve como objetivo instrumentalizar e fornecer as diretrizes para o poder público municipal, para a viabilização de políticas voltadas para a preservação dos bens culturais da cidade. Entre outros aspectos este pré-inventário demonstra a incorporação de conceitos já mencionados da Carta de Amsterdã propondo, através de sua vinculação ao IPPLAN, uma “atuação voltada para a

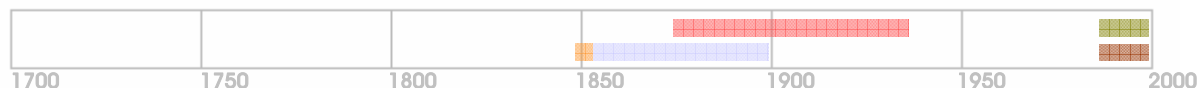
preservação dos bens culturais, em todos os seus aspectos, o arquitetônico, o paisagístico e o ambiental” integrados com o “planejamento e a legislação do uso e do parcelamento do solo urbano, vindo a otimizar (...) as ações dentro da estrutura administrativa municipal” (PASSAGLIA, 1995, p. 9).

Propôs-se a elaboração de uma identificação espaço-temporal que implicou na divisão da cidade a partir de cinco setores que apresentassem uma correspondência histórica e física, especialmente concentrados na área central da cidade que teve sua formação fortemente marcada pela industrialização, são eles: o Bairro Mariano Procópio (onde se localiza a Estação de Mariano Procópio da Estrada de Ferro D. Pedro II e os remanescentes da Cia. de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira), a Praça Antônio Carlos (onde estão localizadas as companhias industriais Bernardo Mascarenhas e Pantaleone Arcuri), a Praça João Penido (que abriga as estações Central da Estrada de Ferro D. Pedro II e da Estrada de Ferro Leopoldina), o Parque Halfeld e o setor do Alto dos Passos. A partir desta setorização foram destacados os bens passíveis de tombamento em nível municipal entre os quais estão os, acima referidos, objetos de nosso estudo. Portanto, verifica-se que, apesar de não ter sublinhado uma estratégia de preservação que enfocasse especificamente a preservação de seu patrimônio industrial, a política de preservação da cidade de Juiz de Fora, que se inicia juntamente com a valorização desta categoria de bem cultural devido à própria natureza da sua formação urbana – vide quadro abaixo - destacou, de certa maneira, alguns importantes exemplares de seu processo inicial de industrialização.

São João del-Rei



Juiz de Fora



Legenda:

- Elevação à vila. ■ Consolidação do entreposto comercial. ■ Consolidação do pólo industrial.
- Início do processo de preservação patrimonial. ■ Preservação do patrimônio industrial.

Figura 5.4.1: Esquema da história das práticas preservacionistas das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora.

O que se vê ao contrapor as trajetórias das duas cidades é que, embora apresentem características distintas, tanto no processo histórico de formação da cidade quanto no processo de evolução das práticas de preservação de seus bens culturais, a valorização dos vestígios industriais acompanha a própria evolução da história das práticas preservacionistas no Brasil, tendo uma inclusão, de maneira mais consciente, somente a partir de meados da década de

1980, quando se revelam crescentes números de tombamentos de testemunhos da era industrial. Entretanto, apesar do tombamento ainda se apresentar como uma forma eficiente de preservação dos bens culturais no país, não o consideraremos como um fim, mas como um meio.

Outra vertente que tange às reflexões acerca do patrimônio industrial das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora é a sua condição na contemporaneidade e as “formas de apropriação deste passado”, ou seja, partindo da idéia de que “é na transformação do valor do presente que se encontra a origem da mudança de situação do passado”, torna-se pertinente o questionamento sobre como os fragmentos de épocas passadas – no nosso caso os vestígios industriais das duas cidades - são interpretados no presente (LE PETIT, 2001, p. 178). Para isso, retomando as considerações de Meneses (1988) que não exclui do campo de estudos da história o presente, recorramos às formulações de Le Petit (2001) onde a cidade aparece, não como camadas que se sobrepõem – a cidade atual não é constituída “sobre” a cidade do século XIX, e esta não se sobrepõe à cidade colonial -, mas composta a partir da acumulação de elementos oriundos de diferentes épocas e, “como por contágio, mesmo se não têm relações entre si na origem, encontram-se próximos uns dos outros, num mesmo presente que os mantém coesos” (LE PETIT, 2001, p. 179). Portanto, o foco da análise volta-se para as modalidades dessa “coesão” no presente.

Para esta análise, Le Petit (2001) parte da delimitação do “traço” (referindo-se estritamente a materialidade) que constitui o conjunto de fragmentos herdados dissonantes, que compõem a cidade, e são resultado de um distanciamento entre ritmos de evolução diferentes, ou seja, “o traço começa com a desadaptação, com o fim das possibilidades de ajuste” e só existe quando há a consciência de uma defasagem entre um contexto antigo de uso e as condições de utilização hoje. Como os casos de alguns objetos desta pesquisa, a exemplo de algumas habitações operárias e das companhias industriais São Joannense e São João Evangelista que ainda mantêm sua função original, constata-se que a evolução contínua das atividades conseguiu acomodar-se por meio de uma série de ajustes parciais do construído, ou seja, segundo afirma Le Petit (2001), mesmo sendo antigos, nestes objetos não há passado, “mas um presente continuado de formas e usos” (LE PETIT, 2001, p. 180).

Portanto quando há traço – como os casos pré-intervenção das instalações ferroviárias das cidades de São Jo.4(l-Reias Juizes dForisa, alguma[(habiso)6.taçõesp5(erári, a5(s compana as))TJ] -1.7964

a7(bi(itaç,as

com seu contexto. Desta maneira, o traço assume diversas significações, conforme seja reaplicado com um outro uso, museificado, mantido como está ou então simplesmente demolido. Le Petit (2001) entende que:

Reabilitados ou reaplicados, uma construção ou um bairro antigos são reinseridos, com uma nova significação, no circuito da opinião pública (...). Deixados como estão, uma construção ou um equipamento perdem o valor social dos usos, mas conservam, por um lado, uma presença material (sobre a qual seria preciso verificar – no caso das indústrias urbanas abandonadas, por exemplo - de que carga simbólica está imbuída) e constituem, por outro lado, uma reserva de sentido e de ação para o futuro. Destruídos, eles sucumbem ao golpe de uma enunciação pública de negação de realidade: não são mais interpretáveis hoje e, portanto, não serão nunca mais, na ordem do real (mas esta última proposição não vale para seu traço no solo, que se pode ainda ler no vazio [...]) (LE PETIT, 2001, pp. 181-182).

O autor ainda ratifica que o limite entre o passado e o presente é construído pela prática social do momento e essa “coesão” de fragmentos passados do espaço urbano, mesmo que por um período determinado de tempo, é resultado da lógica da contemporaneidade com o contexto que, a princípio parecia em ruptura, e embora nunca retoma mais que uma parte das dimensões do objeto (uma forma, um valor simbólico), no entanto “repousa sempre numa nova atribuição de sentido, numa reinterpretação da significação social do lugar” (LE PETIT, 2001, p. 182).

No entanto, ao nos aproximarmos de nossos objetos de estudo, observamos, retomando novamente as considerações de Meneses (1988), como a obsolescência do objeto – ou quando ele se torna um “traço” – muitas vezes pode determinar sua própria condição de existência ou de reconhecimento enquanto bem cultural; sem desconsiderar outros fatores como a importância destes bens na perspectiva histórica da cidade e mesmo a sua “localização” nos planos urbanísticos de preservação. Vejamos o caso do patrimônio ferroviário das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora. Devido ao processo de desativação de grande parte do transporte ferroviário no país, as estações ferroviárias foram umas das primeiras, dentre as tipologias industriais, reconhecidas como bens culturais nestas cidades e logo protegidas através de inventários e tombamentos.

No caso das companhias industriais esta observação fica mais evidente. Os antigos edifícios industriais que tiveram suas atividades fabris continuadas, sendo adaptados ao longo dos anos para a introdução de novas tecnologias e modelos produtivos, têm um reconhecimento informal de seu valor como bem cultural e são desprovidos de formas legais de proteção, como são os casos da Cia. industrial São Joannense e da Cia. Fiação e Tecelagem São João Evangelista em Juiz de Fora. Um exemplo expressivo das conseqüências que esta postura pode ter para estes imóveis é o das instalações industriais da Cia. Fiação e Tecelagem Industrial Mineira que, posteriormente à sua desativação, teve seus galpões industriais demolidos por

terem sido considerados descaracterizados pelo processo de adaptação de suas instalações e, portanto, declarados sem qualquer significação cultural que justificasse sua preservação¹⁰⁷. Portanto, estas instalações industriais não eram mais passíveis de interpretação em seu contexto?

Segundo Rocha (2003), a Comissão Técnico Cultural da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora baseou a demolição no pré-inventário de bens passíveis de tombamento, no qual os galpões industriais foram excluídos sob alegação da não identificação de valor histórico e cultural nestas instalações, embora se saiba que parte delas foram construídas anteriormente aos imóveis tombados erguidos na década de 1920 pela construtora Pantaleone Arcuri. Qual é a medida de uma descaracterização? No caso em questão, segundo o próprio engenheiro que acompanhou a demolição, havia no terreno 13 galpões de ferro inglês e madeira de pinho de riga – que, naturalmente, foram vendidos – (ROCHA, 2003, p.5). Quando se trata de instalações industriais, determinar questões correlatas à autenticidade do “traço”, configura-se ainda como uma barreira a ser transposta tendo em vista que, como vimos, muitos imóveis, devido à própria natureza dinâmica do setor, são constantemente adaptados e transformados. E no caso da Cia. Industrial São Joannense, quais serão as formas de preservação de suas instalações, haja vista que somente alguns galpões, a fachada principal e o terreno ainda possuem características originais? Remetendo às colocações de Le Petit (2001), mesmo que se considere a preservação somente da fachada, seu traço no solo também não estará ali?

Por outro lado, antigas instalações industriais que tiveram seu processo produtivo interrompido, ou mesmo funcionando sob a enunciação de seu fechamento, como são os casos da Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas e da Cia. Industrial e Comercial Pantaleone Arcuri, devido também à sua representatividade e localização no plano de conservação dos bens culturais de Juiz de Fora, passaram por processos de valorização e reconhecimento como bens culturais, além de terem suas instalações conservadas. No caso específico da Cia. Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri, é interessante ressaltar que parte das instalações destinadas ao setor de produção deste conjunto foram demolidas pela própria indústria em seu processo de decadência, ainda anteriormente à instalação das políticas de preservação na cidade.

No outro extremo da questão, temos a habitação operária que, tanto no caso de São João del-Rei como no de Juiz de Fora, ainda são dotadas de pouco ou nenhum instrumento que permita formalmente a sua preservação. Diante do processo de expansão urbana destas cidades, muitas destas habitações foram demolidas ou tiveram seu contexto drasticamente alterado. Grande parte das habitações remanescentes conserva seu uso residencial, sendo que muitas ainda são habitadas por familiares de ex-operários que também são os únicos responsáveis por

¹⁰⁷ De acordo com documentação localizada na Divisão de Assuntos Culturais – DIPAC/FUNALFA – da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora – Processo nº 004486.

sua preservação. Estamos diante de um caso em que a falta de uma sensibilização maior em torno do passado industrial impede que visões e atitudes mais amplas se concretizem sob a forma de preservação desta categoria de patrimônio. O que se vê nos casos de nossos objetos de estudo é que as vilas operárias empreendidas como parte da própria indústria e processo de produção, tão logo se cessa o funcionamento fabril, comumente passam por um processo de desvinculação do conjunto industrial que compôs, passando a ser coadjuvante na memória daquela indústria. Não por acaso, esses imóveis encontram-se na periferia das políticas de preservação contando apenas com algumas poucas produções acadêmicas que contemplam a sua trajetória.

Dentre os nossos objetos de estudo que passaram pelo processo de reinterpretação e, portanto, lhes foram atribuídas novas significações, notamos o predomínio da dimensão cultural - não excluindo os fins turísticos e os sociais que comumente vêm relacionados - enquanto forma de coesão destes fragmentos com seu contexto. O quadro abaixo sintetiza suas utilizações atuais:

LOCAL	USO ATUAL
Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas [SJDR]	Abriga o Museu Ferroviário e parte das instalações, bem como o funcionamento da Maria Fumaça, é utilizado para fins turísticos. Algumas edificações têm funcionamento esporádico para atividades culturais, enquanto outras encontram-se sem utilização.
Estação Ferroviária de Mariano Procópio [JF]	Atualmente sem utilização. Existem alguns projetos de intervenção com fins turísticos.
Estação Ferroviária Central da Estrada de Ferro D. Pedro II [JF]	Abriga um centro cultural.
Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Leopoldina [JF]	Abriga o Museu Ferroviário de Juiz de Fora.
Cia. Industrial São Joannense [SJDR]	Cia. Têxtil São Joannense
Cia. Têxtil Bernardo Mascarenhas [JF]	Abriga o Centro Cultural Bernardo Mascarenhas e a Biblioteca Municipal de Juiz de Fora.
Cia. Industrial e Comercial Pantaleone Arcuri [JF]	Após a falência da Conpamnhia o edifício foi desapropriado e o conjunto tombado em nível municipal. Foi utilizado para atividades comerciais e posteriormente vendido à Secretaria da Fazenda do Estado de Minas Gerais. Atualmente, após recuperação física, abriga programas sociais da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.
Cia. Fiação e Tecelagem Industrial Mineira [JF]	Teve grande parte de suas instalações demolidas - ao todo 11 galpões industriais - sendo tombados dois galpões do setor administrativo da indústria, construídos posteriormente, e suas chaminés.
Cia. Fiação e Tecelagem Santa Cruz [JF]	Teve grande parte de suas instalações demolidas e atualmente abriga atividades comerciais - Santa Cruz Shopping.
Fábrica de Tecidos São João Evangelista [JF]	Fábrica de Tecidos São João Evangelista
Vila operária [SJDR]	Algumas edificações foram demolidas, algumas adaptadas para uso comercial e outras ainda têm uso residencial.
Vilas operárias [JF]	Algumas edificações foram demolidas, algumas adaptadas para uso comercial e outras ainda têm uso residencial.

■ Interpretados: Fins culturais ou turísticos. ■ Interpretados: outros fins. ■ Não interpretados.

Figura 5.4.2: Quadro dos vestígios industriais e sua atual utilização.

Entretanto, mesmo sob o apelo da dimensão cultural, as formas de coesão dos fragmentos urbanos antigos com seu contexto podem ser muitas vezes controversas. Um caso exemplar é o do Complexo Ferroviário de São João del-Rei que abriga atualmente o museu ferroviário, instalado no antigo armazém de exportação e importação, e mantém em funcionamento a Maria Fumaça, que faz o trajeto São João del-Rei – Tiradentes (cerca de 12 Km) nos finais de semana enfocando o atendimento turístico. Portanto, uma série de questões pode ser levantada no que diz respeito à sua utilização.

Um primeiro ponto é o da acessibilidade do Complexo. Museificado e transformado em ponto turístico – mesmo o funcionamento da Maria Fumaça, que requer a perpetuação dos saberes técnicos empregados nas antigas oficinas ferroviárias, devido ao preço elevado em comparação ao transporte rodoviário, tem restrito seu atendimento ao passeio turístico – tornou-se praticamente inacessível à população local, configurando o Complexo uma espécie de “ilha” no espaço das atividades urbanas. Uma outra questão é a segregação interna do Complexo proveniente da administração de seu espaço. A questão da incapacidade de interpretação das antigas instalações industriais diante de suas complexas relações e suas grandes dimensões, tratada anteriormente, evidencia-se também neste caso. O funcionamento da Maria Fumaça e do Museu Ferroviário restringe-se à composição do edifício principal da estação, enquanto o setor de manutenção de trens e vagões se limita às duas instalações que originalmente abrigavam estas atividades. No entanto, salvo a utilização esporádica com fins culturais da rotunda e do antigo armazém e almoxarifado deste Complexo, diversas instalações não têm utilização atual o que, conseqüentemente, se torna um agravante para seu estado de conservação.

Na margem oposta, temos o caso da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas que, apesar da designação cultural de seu edifício principal – que abriga diversas formas de manifestações artísticas da cidade -, teve parte de suas instalações transformadas em uma biblioteca municipal. O êxito de sua relação com seu contexto respalda-se na incorporação de atividades do cotidiano urbano ao seu novo uso. Tombado em nível municipal no ano de 1983, foi instalado o Centro Cultural Bernardo Mascarenhas no ano de 1987 que abrigava atividades culturais, comerciais e de lazer. No entanto, este Centro Cultural, passando por dificuldades de funcionamento, foi reformulado no ano 2000 sob diretrizes que se voltavam para “a democratização do espaço artístico e a efetiva participação dos setores culturais na consolidação de um núcleo de arte comprometido com os interesses da comunidade, sempre respeitando e preservando os aspectos originais da construção centenária e, ao mesmo tempo, dotando o espaço da infra-estrutura necessária para abrigar a intensa produção cultural juizforana” (FUNALFA, 2005).

Contudo, indo além da materialidade do patrimônio industrial, o apelo à dimensão cultural, esteja ela relacionada a atividades turísticas ou de cunho social, como forma de inteiração com a realidade do cotidiano urbano, pode resultar nos “efeitos perversos” da valorização patrimonial, o que Choay (2001) chamou de “indústria do patrimônio”, e do qual o patrimônio industrial não está excluído. Este tipo de situação pode ser relacionado ao surgimento, a partir das décadas de 1980 e 1990, de um novo modelo de planejamento – o Planejamento Estratégico – no qual, em meio a mudanças na economia global, investimentos internacionais estimulam a concorrência dos governos locais pela inserção na rede mundial. A partir desta perspectiva a cidade passa a ser vista sob uma ótica mercadológica, onde assume um papel de empreendimento a partir da parceria entre poder público e setor privado, sendo palco de novas intervenções em que a cultura passa a ser a principal âncora nas práticas de planejamento (VAINER, 2000). Arantes (2000) sugere que:

[...] a partir da desorganização da sociedade administrada do ciclo histórico anterior, cultura e economia parecem estar correndo uma na direção da outra, dando a impressão de que a nova centralidade da cultura é econômica e a velha centralidade da economia tornou-se cultural entre outras rivais (ARANTES, 2000, p. 47).

Ocorre, assim, uma ruptura da noção de cultura, que, segundo Choay (2001, p.211) “perde seu caráter de realização pessoal, torna-se empresa e logo indústria”, fornecendo ao planejamento estratégico a “indústria do patrimônio”, ou uma abordagem culturalista da cidade, que por sua vez, confere destaque às áreas patrimoniais históricas como conjuntos urbanos e antigas edificações. A exploração do patrimônio histórico arquitetônico, apoiada inicialmente numa perspectiva pedagógica e democrática não lucrativa objetivando o desenvolvimento e o turismo, embrenha-se em uma vertente utilitarista onde as atividades patrimoniais passam a representar uma parte crescente na renda de muitos estados, regiões e municípios, significando, em muitos casos, a sobrevivência e futuro econômico (CHOAY, 2001). Desta maneira, uma nova dinâmica urbana e social é instituída às cidades pelos crescentes movimentos de intervenções e interpretações de seu patrimônio de valores historicamente consolidados.

No outro extremo temos o caso da Cia Fiação e Tecelagem Santa Cruz cujas instalações foram praticamente totalmente demolidas, poupando-se apenas parte da fachada principal¹⁰⁸, para a instalação de um centro comercial – o Santa Cruz Shopping Center. Devido às pressões especulativas do setor imobiliário da cidade de Juiz de Fora, este remanescente industrial passou por um processo silencioso de degradação, o qual resultou no tombamento de sua fachada principal após um longo embate judicial. Dentre as justificativas para a sua demolição total, podemos citar alguns argumentos que demonstram a susceptibilidade do patrimônio

¹⁰⁸ De acordo com documentação localizada na Divisão de Assuntos Culturais – DIPAC/FUNALFA – da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora – Processo nº 00488516.

industrial, mais especificamente quando se trata de empreendimentos fabris privados, diante do confronto de interesses urbanos. Em carta enviada ao IPPLAN, o procurador dos proprietários da antiga Fábrica Santa Cruz (sob o nome da firma Gecel) esclarece que:

a) O prédio antigamente ocupado pela Santa Cruz, além de ser antigo e de não ter estilo arquitetônico definido, foi inteiramente demolido em sua parte interna em virtude do projeto não concluído de instalação, no local, de grande loja do Pão-de-Açúcar. Apenas parte (e pequena) das edificações internas (galpão) se encontra locado para MAGTEX, indústria de elástico;

b) assim, a grande parede voltada para a rua São Sebastião, hoje, resume-se, na verdade, em mera metade de uma grande parede, por isso que, vista do lado de dentro, nada mais existe. Há mesmo o risco de desabamento da metade isolada, que se encontra protegida, precariamente (e enquanto não se efetiva sua demolição para os fins do projeto de loteamento), por cabos de aço;

c) a outra metade da parede da rua São Sebastião, ainda ligada à parte interna edificada, esta, por seu lado parcialmente alterada, em sua concepção original, pelas obras da antiga danceteria "Factory", tanto o seu exterior como no interior, de modo que, do ponto de vista histórico nada mais representa. A própria locatária MAGTEX, como pode ser constatado pelo exame das fotos oferecidas, destruiu parte da parede frontal da rua São Sebastião, com substituição de uma das janelas originais, por uma grande porta de aço, encimada por anúncio da empresa, fato que, retirou substancial parcela de eventual interesse de conservação da harmonia da obra.

3 – Por todo exposto, e conquanto respeite, com franqueza, a preocupação municipal no sentido de evitar que o presente esmague a memória do passado e destrua a história material da coletividade, entende a Gecel, que as obras do antigo prédio da Santa Cruz nada acrescentariam aos planos de preservação arquitetônica concebidos pela CPTC, já que, como agora provado a V. Sa., resumem-se a metade de simples parede ameaçada pelos ventos e desvinculada de suas origens, a rigor sem qualquer traço de vetustez ou de estilo suficiente para a sua conservação como patrimônio histórico do município (Documento anexo no Processo de nº **00488516** do arquivo da DIPAC/FUNALFA da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora).

A Comissão Permanente Técnico-Cultural, no entanto, após vistoria à obra considerou que grande parte das instalações internas da fábrica havia sido demolida, excetuando a parte ocupada pela indústria MEGATEX, entrou com o processo de tombamento em nível municipal que se restringiu à fachada da rua São Sebastião, cujas características foram consideradas bem preservadas.

Este caso aponta para dois procedimentos muito comuns na realidade urbana das cidades brasileiras, não se configurando como especificidade do patrimônio industrial, se estendendo aos bens culturais imóveis de uma maneira geral, principalmente quando se tratam de bens privados. Primeiramente, é fato que, comumente, imóveis privados de interesse cultural passam longos períodos isentos de manutenção ou outras formas de conservação física (em casos mais extremos são ilegalmente demolidos internamente) ou mesmo são apropriados de forma indevida, e têm posteriormente seu estado de degradação e descaracterização como justificativa para um não-tombamento, ou mesmo uma demolição total da obra. Outro fato é a

prática da preservação restrita às fachadas de imóveis de interesse cultural o que, no caso específico dos vestígios industriais, apenas permitirão uma compreensão bastante superficial e restrita do que foi o processo de produção que aquele imóvel abrigou. Quando se prioriza a preservação da fachada em detrimento do restante da edificação ou do conjunto, mesmo que haja apenas poucos remanescentes, perde-se do foco toda a dimensão espacial que efetivamente torna possível o entendimento histórico da atividade industrial (MENESES, 1988). E por que não considerarmos o caso acima exposto, tal como definiu Meneses (1988, p. 69), uma seleção de “estruturas significativas” isoladas, “abstrações estetizantes”, “carcaças simbólicas”?

De fato ainda são muitos os questionamentos e dificuldades que envolvem as questões patrimoniais. O que podemos observar, nos casos dos vestígios industriais estudados das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora, no tocante à sua preservação, é que os obstáculos apresentados, de uma maneira geral, refletem uma tendência nacional no que se refere às formas de interpretação de seu patrimônio industrial e, indo mais adiante, de sua própria relação com seu passado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo da arquitetura ferroviária empreendida nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora nos permitiu constatar alguns aspectos relevantes acerca de sua introdução. O primeiro deles diz respeito à implantação destes conjuntos na malha urbana destas cidades. Observou-se que, embora a cidade de São João del-Rei apresentasse, no momento da instalação do Complexo Ferroviário, um traçado urbano já consolidado, a sua localização, à margem do núcleo existente, permitiu um menor impacto, em termos de reestruturação urbana. Como vimos, sua instalação estimulou um vetor de expansão, caracterizado pelo traçado ortogonalizado e de maiores dimensões, no sentido da linha férrea que avançava em direção a áreas suburbanas, ainda pouco ocupadas. Em contrapartida, no caso da cidade de Juiz de Fora, cujo núcleo original havia se formado há menos de três décadas, temos a via férrea delimitando toda a cidade, desde a localidade de Mariano Procópio, onde se localizava a primeira estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, até o Largo da Estação onde foram implantadas as outras estações desta empresa e a estação da Estrada de Ferro Leopoldina. Muitas áreas já ocupadas no momento de instalação das ferrovias se viram redefinidas pelo seu traçado e, paralelamente, percebe-se a consolidação de um setor urbano, que se expandia, seguindo a sua direção. Entretanto, pudemos verificar algumas características em comum entre os dois casos. Neles as estações ferroviárias fincaram-se como marcos nas paisagens urbanas, simbolizando a entrada na "Era Industrial" e, no momento de sua instalação, estes empreendimentos constituíram-se em importantes qualificadores de áreas urbanas, atraindo diversas atividades que se relacionavam com o fluxo de pessoas e mercadorias, definindo áreas de extrema vitalidade. Muitas vezes, os edifícios das estações se constituíram como importantes modelos que influenciaram a arquitetura civil e oficial das cidades em que se implantaram.

Também foi possível constatar a presença de algumas tendências em termos arquitetônicos. A partir da análise dos casos das estações empreendidas pelas empresas ferroviárias, podemos apontar o predomínio da tipologia unilateral disposta paralelamente à via férrea, cuja composição é definida através de três partes simetricamente dispostas. Na área central, que comumente apresentava dois pavimentos, localizava-se o hall principal de recepção de passageiros, e no caso do segundo pavimento, o alojamento para o chefe da estação e outros funcionários. Um lado da composição era destinado aos serviços de mercadorias e expediente interno da estação e o outro era reservado principalmente para as salas de espera. No caso do tratamento estético das fachadas, pudemos verificar a tendência à utilização da linguagem chamada por Mignot (1983) como "ecletismo sintético" através da experimentação do vocabulário clássico em edifícios de alvenaria de tijolos quase sempre revestidos. Em todos os casos apresentados, foi constatada certa "dissonância" entre os edifícios principais de aspectos profusamente historicistas e o avanço tecnológico expresso nas estruturas sob os vãos das plataformas.

Num primeiro momento, até a década de 1920, observou-se que, mesmo de forma mais simplificada, nas edificações construídas para abrigar as oficinas e depósitos buscou-se seguir a mesma linguagem utilizada nos edifícios principais. No entanto, na década de 1920, verificou-se a introdução de uma linguagem que se caracterizava por revelar os aspectos utilitários destas construções, através da quase ausência de ornamentação em suas fachadas e pela aplicação da alvenaria de tijolo aparente.

Já no caso da arquitetura fabril podemos traçar um panorama distinto. A partir dos casos de empreendimentos fabris estudados podemos identificar dois diferentes momentos que caracterizaram a arquitetura fabril durante o período em questão nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora. As construções fabris empreendidas entre os anos de 1885 até 1920 caracterizam-se por apresentar diversos partidos – com um ou mais pavimentos em edifícios compactos ou em diversos galpões dispostos em uma composição horizontalizada. Algumas edificações já apresentavam uma linguagem arquitetônica simplificada, porém a maioria apresenta a recorrência a elementos historicistas como tratamento estético. A utilização do sistema de alvenaria de tijolo aparente apresenta-se de maneira bastante difundida entre estas construções, sendo comumente mescladas a elementos decorativos de argamassa pintada. Estas edificações já expressam claramente seu uso fabril, ou pelo menos, sua filiação às construções da era industrial.

Entre os anos de 1920 até 1930, os casos estudados revelam-nos o predomínio da utilização exclusiva do sistema de alvenaria de tijolo aparente, sem a interferência de elementos decorativos de argamassa pintada, e com ornamentação bem mais simplificada. Embora a iluminação zenital através do sistema de lanternins seja predominante neste contexto, identificamos em alguns casos a incorporação do sistema de “sheds”, como os casos da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira e Companhia de Fiação e Tecelagem Santa Cruz, demonstrando uma tendência que SAIA (1988) chamou de padronização das construções industriais.

Em termos de partido arquitetônico pudemos perceber duas tendências distintas que, no entanto, não estão relacionadas a períodos cronológicos tão claramente. Nos casos dos edifícios fabris compactos, como o caso das companhias Bernardo Mascarenhas, Santa Cruz e São Joannense, observa-se a recorrência dos elementos de composição sintetizados por Guadet (1906). No caso das duas primeiras trata-se da composição de um pavilhão central e duas partes laterais uniformes, e no caso da Companhia Industrial São Joannense – tal como a Companhia de Tecidos de Juta - há a aplicação de dois pavilhões laterais e parte central uniforme. Uma outra tendência, já mencionada e presente nos casos das instalações industriais da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli, da Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira e da Fábrica de Tecidos São João Evangelista, reúne elementos

que sugerem uma disposição mais flexibilizada e horizontalizada. Estes casos compõem-se, basicamente, de diversas edificações cuja disposição permite uma exploração mais racional dos terrenos em que estão implantadas.

Podemos também afirmar que, enquanto na cidade de São João del-Rei temos a formação de um vetor de expansão urbana industrial principal – que deu origem ao “Bairro das Fábricas” e cujo impacto no traçado urbano colonial se deu muito mais em função do processo de modernização urbana do que propriamente a interferência direta fabril, o caso da cidade de Juiz de Fora apresenta três situações distintas: num primeiro momento as indústrias vão se instalar na área suburbana da cidade, no Bairro de Mariano Procópio, atraídas pela concentração de mão-de-obra e serviços especializados, a localização da estação ferroviária e a disponibilidade de extensos terrenos. Uma outra situação é a instalação de indústrias na área central da cidade criando um novo vetor de expansão e especialização desta área. Neste caso os impactos da industrialização fizeram-se mais em termos da especialização desta região do que em termos de traçado urbano, que na época da instalação das primeiras fábricas já se apresentava “modernizado” devido aos planos de retificação e remodelação ocorridos nas décadas anteriores. Num terceiro momento verifica-se a instalação de empreendimentos fabris em áreas suburbanas desocupadas atuando na formação e ampliação de novos vetores de expansão urbana, também influenciando no surgimento de novos bairros. Esta última situação, temos que frisar, só foi possibilitada pela expansão do setor ferroviário que permitiu a extensão de ramais férreos para outras partes do território.

Portanto, embora seja possível identificar dois momentos distintos durante o período estudado, a arquitetura fabril empreendida nas cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora se caracterizou, principalmente, pela pluralidade de soluções empregadas. Seja através de proprietários, empreiteiros ou construtoras, foram impressas linguagens arquitetônicas diversas, porém – via de regra - sempre dialogando com aspectos e referenciais da arquitetura fabril que se firmava.

No caso das habitações empreendidas por indústrias para seus operários identificamos, durante o período estudado, dois momentos distintos. Até a década de 1920, temos o predomínio da instalação destas habitações no próprio terreno da fábrica, como foram os casos da Companhia Industrial São Joannense e da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli. Provavelmente a este fato podemos relacionar duas situações. Como vimos, a maior parte das indústrias estudadas teve um momento de expressiva expansão a partir dos anos 20, o que determinaria, até esta data, a disponibilidade de terrenos junto às instalações fabris. Por outro lado, o próprio crescimento urbano que se deu intensivamente nestas áreas provavelmente criou a necessidade da suburbanização deste tipo de moradia, como pudemos ver na vila empreendida pela Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas.

Notamos que, no caso das habitações erguidas por empresas ferroviárias, esta mesma colocação não pode ser totalmente aplicada. Embora fosse comum construir a moradia do chefe da estação próxima ou no edifício principal da estação, a utilização dos terrenos marginais à linha férrea para construção de habitações para seus funcionários mostra-se bastante particular. O que vemos é que, devido às características do setor ferroviário, a necessidade de locação de moradias para funcionários em vários pontos dos trechos ferroviários, no caso da Estrada de Ferro D. Pedro II, em Juiz de Fora, justificou a ausência de vilas ferroviárias. Outro aspecto que podemos relacionar com a natureza deste setor, foi a edificação de casas com sistema construtivo e estrutural em madeira, indicando a necessidade da pré-fabricação, talvez pela rapidez de sua construção, como também vimos o caso do primeiro edifício da estação da Estrada de Ferro Leopoldina (antiga Juiz de Fora-Piau).

No entanto, um aspecto que notamos, tanto no caso de algumas habitações para ferroviários como também no caso do núcleo fabril da Fábrica de Tecidos São João Evangelista, que foram dois exemplos da construção de moradias para diversas graduações de funcionários, foi a utilização de uma versão mais simplificada do mesmo modelo de habitação dos funcionários mais graduados para a construção de casas para os funcionários menos qualificados. Uma outra característica em comum entre os projetos de habitações das companhias ferroviárias e fabris estudadas, foi utilização de um modelo de moradia cujo programa se restringia a um corpo principal constituído por dois quartos, sala e cozinha, com as instalações sanitárias não totalmente incorporadas à casa. Também a disposição interna mostrava-se bastante simplificada com o bloco principal se dividindo em quatro cômodos, muitas vezes iguais.

Notou-se também, que, com exceção do caso da vila operária da Companhia Industrial São Joannense e das construções em madeira da Estrada de Ferro D. Pedro II, houve o predomínio da utilização do sistema construtivo de alvenaria de tijolos revestidos. O tratamento de suas fachadas mostrou-se, em todas elas, bastante simplificado quando comparado à opulência dos edifícios fabris e ferroviários erguidos por tais companhias. Mais do que isto, em termos de tratamento estético, identificamos, entre as tipologias estudadas, diferentes interpretações da linguagem eclética em arquitetura. No caso das estações ferroviárias nota-se a recorrência intensiva a esta linguagem, determinando uma utilização profusa de elementos do repertório da arquitetura clássica, exprimindo claramente o chamado "ecletismo sintético" em suas edificações. Entretanto, no caso dos edifícios fabris estudados podemos considerar a utilização de uma linguagem híbrida, notadamente utilizando elementos próprios do ecletismo conjugados, em experiências bastante interessantes, com uma estética fabril que se firmava. Não obstante, estes edifícios mesclaram paredes em alvenaria e chaminés de tijolos aparentes com frontões, compoteiras, paredes revestidas frísadas, indicando um cenário que ainda estava por ser definido. Em contrapartida, a simplicidade expressa nas fachadas das habitações operárias, apenas nos mostra um quase total abandono de ornamentação. O que se vê,

seguindo a cronologia destas construções, é a tendência crescente a priorizar os aspectos econômicos nestas edificações. Primeiramente temos a vila operária da Companhia Industrial São Joannense apresentado platibanda, maior ornamentação. Posteriormente, nesta mesma vila pode-se ver que a ornamentação foi simplificada, assim como a platibanda quase eliminada. Economiza-se na ornamentação, economiza-se na platibanda, também no pé direito. Do caso da vila operária da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli, de ornamentação mais simplificada, para o da vila operária da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas, temos uma significativa redução do pé direito.

Através do estudo destes vestígios da Era Industrial mostrou-se evidente que a diferenciação entre estas tipologias na época de sua idealização, de certa forma, transferiu-se para sua relação e valorização no contexto atual. Como vimos, talvez devido à valorização anterior dos exemplares da arquitetura eclética, as estações ferroviárias foram as primeiras a serem reconhecidas, protegidas e valorizadas. Recentemente, com o processo de valorização do patrimônio industrial, os complexos industriais têm sido focos de atenção e valorização, e finalmente, os poucos e descaracterizados remanescentes das vilas operárias, ainda que num esforço mais acadêmico do que prático, passaram a ser observadas com maior interesse.

Como vimos, o processo de preservação das estações ferroviárias estudadas, apoiadas principalmente pela ferramenta do Tombamento, em níveis municipal, estadual ou federal, embora se mostre ainda pouco eficaz, principalmente em termos de planejamento e gestão patrimonial, tem revelado importante diferença com relação às demais tipologias. Entre os vários fatores que envolvem esta diferenciação observamos a importância do papel destas tipologias no cenário atual. De forma surpreendente, o abandono ou desuso de tais imóveis tem sido o principal condicionante para sua proteção e reconhecimento enquanto bem patrimonial. Não obstante, os casos estudados que ainda mantêm sua função original, como algumas indústrias e a maioria das habitações operárias, encontram-se alheios a esta dinâmica de reconhecimento patrimonial. Este aspecto nos revelou o predomínio de uma visão ainda muito restrita a respeito do patrimônio industrial que, como constatamos, tem sua extensão limitada a vestígios industriais de maneira isolada.

Ficou clara a diferença de posicionamento diante dos vestígios industriais nestas duas cidades. Enquanto em São João del-Rei a política de preservação patrimonial ainda detém seu foco principal sobre o acervo colonial, embora o venha estendendo para as obras de linguagem eclética - tendo o reconhecimento do Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas de forma isolada -, a política preservacionista em Juiz de Fora, desde o seu início, considerou seus vestígios industriais, o que, no entanto, podemos relacionar mais a uma valorização das origens da cidade do que propriamente uma visão mais ampla sobre o tema do patrimônio industrial.

De uma maneira geral, destacamos a necessidade de aprofundamento nas questões correlatas às práticas e políticas de preservação do patrimônio industrial nas cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora, diante das observações expostas. Salientamos que este trabalho abordou uma pequena amostra dos remanescentes da "era industrial" destas duas cidades configurando-se de extrema significância as iniciativas que, de alguma maneira, promovam a sua preservação. Cientes das dificuldades que envolvem a preservação desta categoria de bem cultural, evidenciamos os esforços no meio acadêmico, nas instâncias nacional e internacional, em favor da viabilização e adequação à realidade das práticas preservacionistas contemporâneas. Trata-se de um tema incipiente no contexto brasileiro, porém, a exemplo de alguns de nossos objetos de estudo, concentram interesses já despertados no cenário urbano reunindo alguns casos exemplares de preservação deste patrimônio.

REFERÊNCIAS

AGOSTINI, A. S. **O impacto da ferrovia na São João del-Rei Oitocentista**. São João del-Rei: UFSJ, 1996.

ÁLBUM de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Imprensa Juiz de Fora, s.n., 1929.

ALAMANACH de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Mattoso & Medeiros, ano 3, 1898.

ANDRADE, S. M.B.V. **Classe operária em Juiz de Fora: uma história de lutas (1912-1924)**. Juiz de Fora, Ed. UFJF, 1987.

ANDREATTA, M. D. Arqueologia Histórica Industrial: um patrimônio em São Paulo. **Diário Oficial do Estado**. São Paulo, 25 de jan. 2003. Poder Executivo: Imprensa Oficial do Estado/Universidade de São Paulo. Seção 1. Suplemento São Paulo, v. 113, n. 18.

ANDRIOLO, A. **Ouro Preto, 1897-1973: a construção social de uma cidade histórica turística**. 1999. 274 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

ARANTES, O. B. F. **Sentido da Formação: três estudos sobre Antônio Candido, Gilda de Mello e Souza e Lúcio Costa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

_____. Uma estratégia fatal. In: ARANTES, O.; MARICATO, E; VAINER, C. B. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

BALLEIRAS, M. H. M. **Indústria e habitação: arquitetura fabril no interior de São Paulo**. 2003. 321 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2003.

BANHAN, R. **Teoria e projeto na primeira era da máquina**. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 1979.

BARRETO, A. **Bello horizonte, memória histórica e descritiva: historia antiga**. Belo Horizonte: Rex, 1936.

BEGUIN, F. As máquinas inglesas do conforto. **Espaço & Debates**. São Paulo, n. 34. p.39-54, 1991.

BENÉVOLO, L. **As origens da Urbanística Moderna**. 2 ed. Lisboa: Editorial Presença, 1989.

_____. **História da arquitetura moderna**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

BERGERON, L. Arqueologia Industrial, pasado y presente. **Revista de Historia Industrial**. n. 7, p. 169-195, 1995.

BERNDT, A. IPHAN e suas mudanças desde sua criação. In: VIII Congresso da ABRACOR, 1996, Ouro Preto. **Anais...** Ouro Preto: Associação Brasileira de Conservadores-Restauradores de Bens Culturais, 1996. p. 17-21.

BENS Tombados de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2005. Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br>>. Acesso em: 20 de jan. de 2005.

BLASENHEIM, P. As Ferrovias de Minas Gerais no Século Dezenove. **Locus**, n.3, p. 81-110, 1996.

BLAY, E. A. **Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1985.

BRAGA, T. **Álbum de São João d'El-Rei**. s.l., s.n., 1913.

BRESCIANI, M. S. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades do século XIX). **Revista Brasileira de História**. São Paulo, n. 8 e 9: 35-68, 1985.

CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. Tradução Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAPRI, R.; BELLO, A. (org.). **Álbum de São João D'El-Rey**. São Paulo: Pocaí & Comp., 1918.

CARANDINI, A. **Archeologia e Cultura Materiale**. Bari: De Donato, 1979.

CARDOSO, L. A. Habitação proletária em Salvador na virada do século: um novo campo de exploração. In: PADILHA, N. (org). **Cidade e Urbanismo: história, teorias e práticas**. Salvador: FAUFBA, 1998.

CARPINTÉRO, M. **A construção de um sonho – os engenheiros-arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil**. (São Paulo 1917-1940). Campinas: Ed.UNICAMP, 1997.

_____. Imagens do conforto: a casa operária nas primeiras décadas do século XX em São Paulo. In: BRESCIANI, M.S. (org). **Imagens da cidade século XIX e XX**. São Paulo: Marco Zero / ANPUH / Fapesp, 1994.

CARRAZZONI, M. E (coord.). **Guia dos bens tombados**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1980.

CARVALHO, J.C. Gráfico de Estradas de Ferro em Tráfego Projetadas até 1886. **Revista do Club de Engenharia**. V. 3, 1887.

CARVALHO, H. **Almanack de São João del-Rey** / s.l., s.n., 1924.

CASTRO, J. L. Arquitetura eclética no Ceará. In: FABRIS, A. (org.). **Eclétismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade. Editora UNESP, 2001.

_____. **O urbanismo**. Utopias e realidades, uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 2000.

CINTRA, S. O. **Inauguração da Estrada de Ferro Oeste de Minas**. Crônica nº 138 apresentada na Rádio Emboabas, 05 e 27 de mar. 1981.

CORDEIRO, J. M. L. Algumas questões para a salvaguarda do Patrimônio Industrial. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE HISTÓRIA E ENERGIA, 1., 1987, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Eletropaulo, Departamento de Patrimônio Histórico, 1987. 1v.

_____. Arqueologia Industrial: um mundo a descobrir, um mundo a defender. In: I Encontro em Patrimônio Industrial, 2004, Campinas. **Anais...** Campinas: Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial, 2004.

CORREIA, T. **A construção do habitat moderno no Brasil – 1870-1950**. São Carlos: Rima, 2004.

_____. A gestão do tempo e a organização da cidade moderna. **Sinopses**, São Paulo, n. 33, p. 22-32, 2000.

_____. A indústria e a moradia operária: as diferentes formas de acesso a casas em vilas operárias e núcleos fabris. **Sinopses**, São Paulo, n. 28, p. 9-18, dez. 1997.

_____; GUNN, P. Brasil, suas fábricas e vilas operárias. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP**. São Paulo, v. 1, p. 10-32, dez. 2006.

_____. Estado e empresas na criação e gestão das vilas operárias e núcleos fabris: parcerias, cooperação e conflitos. In: X Encontro Nacional da ANPUR, 2003, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: ANPUR, 2003.

_____. Núcleos fabris e de mineração no Brasil: as experiências pioneiras (1811-1880). **Risco – Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**. São Carlos, n. 3, p.15-42, fev. 2006.

_____. **Pedra: plano e cotidiano do operário no sertão**. Campinas: Papyrus, 1998.

COSTA, A., M. SCHWARCZ, L. M. **1890-1914 – No tempo das certezas**. Col. Virando Séculos. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

COSTA, C. T. **Sonho e a técnica** : a arquitetura de ferro no Brasil. São Paulo: Edusp, 1994.

COURS de Constructions Industrielles. Apostila, 1915.

COVINO, R. Archeologia Industriale in Itália: âmbito disciplinare, termini cronologici. In: MORENO, D. Storia della cultura materiale. **Quaderni Storici**. s.l., n. 43, p. 218-229, abr. 1980.

CUNHA, A. N. da & DANGELO, J. **São João del Rei**. Rio de Janeiro: Fundação Banco do Brasil/Spala, 1989.

CURY, I. (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro, IPHAN, 1995.

DALY, C. Des Gares de Chemin de Fer. In: **Revue Generale de l'Architecture et des Travaux Publics**. Paris, 1845, v.6, col. 509- 518.

DAUMAS, M. **L'Archéologie Industrielle em France**. Paris: Laffont, 1980.

DEAN, W. A Fábrica São Luís de Itu: um estudo de caso de arqueologia industrial. In: Encontro de História, 1976, Assis. **Anais...** Assis, p. 9-29, 1976.

DE DECCA, E. S. **O nascimento das fábricas**. São Paulo: Brasiliense, 1991.

DE FUSCO, R. **La Idea de Arquitectura: Viollet-le-Duc a Pérsico**. Barcelona, Colección Punto y Línea: Ed. Gustavo Gili, 1976.

DEL BRENNNA, G. R. Ecletismo no Rio de Janeiro. In: FABRIS, A. (org.) **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.

DERENJI, J. Arquitetura eclética no Pará. In: FABRIS, A. (org.) **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.

DIÁRIO Mercantil. Juiz de Fora, 06 de fev. 1943.

DIAS, J.C. Companhia Têxtil São Joanense. **Separata de Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São João del Rei**. São João del Rei, v. 9. p. 51-7, 2000.

ESTEVES, A.; LAGE, O. V. B. **Álbum do Município de Juiz de Fora**. Imprenta Bello Horizonte: Imp. Oficial do Estado de Minas, 1915.

FÁBRICA de ladrilhos. **O Pharol**. Juiz de Fora, 5 de jun. 1907.

FABRIS, A. (org.) **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.

FAORO, R. A questão nacional: a modernização. **Estudos Avançados**. São Paulo, IEA I

E

FARAH, F.; FARAH, M.F.S. **Vilas de Mineração e de Barragens no Brasil**: retrato de uma época. São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas, 1993.

FERREIRA, A. C. **A epopéia bandeirante**: letrados, instituições, invenção histórica (1870-1940). São Paulo: UNESP, 2002.

FLAMACHE, A. HUBERTI, A. **Traité d'exploitation des chemins de fer**. Tome premier. Bruxelles: Gustave Mayoles, Libraire-Éditeur, 1885-1899.

FLÔRES, R.J.C., MOREIRA, D.C. **A Rua Padre José Maria Xavier em São João del-Rei** – um estudo de caso do processo de modernização das cidades históricas mineiras durante o século XIX. Viçosa, ago. 2001. 26p. (Relatório Final de Pesquisa apresentado ao CNPq).

FONTENELLE, E. **Estações ferroviárias: arquitetura técnica**. Belo Horizonte: UFMG, 1967.

FOUCAULT, M. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 1983.

FRAMPTON, K. **História crítica da arquitetura moderna**. Tradução de Jefferson Luís Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FRANCISCO, A. M. **Edifício Fabril e Espaço Metropolitano: São Paulo, anos 50**. 2000. 178 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000.

FRIGERIO, E. **Arquitetura Industrial: usuário**. 1986. 219 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.

_____. **Designing for knowledge-based industries**. 1994, 320 p. These (PhD) – Oxford Brookes University, Oxford, 1994.

GAMA, R. Aspectos da arqueologia industrial no Brasil. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE HISTÓRIA E ENERGIA, 1., 1988, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Eletropaulo, Departamento de Patrimônio Histórico, 1988. pp. 252-259. 2v.

GARNER, J.S. **The Company town: architecture and society in the early industrial age**. Oxford: Oxford University Press, 1992.

GIROLETTI, D. **Fábrica: convento e disciplina**. 2 ed. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.

_____. **Industrialização de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: EDUFJF, 1988.

GONÇALVES, D. S. A industrialização e a arquitetura do século XIX. In: CESÁRIO, W. (org.) **Tradição e Inovação**. Rio de Janeiro: UFRJ, EBA, 1998.

GÖSSEL, P.; LEUTÄUSER, G. **Arquitetura do século XX**. Tradução de Paula Reis. Lisboa: Benedikt Taschen, 1996.

GRAÇA FILHO, A. A. **A Princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831 – 1888)**. São Paulo: Annablume, 2002.

_____. LIBBY, D.C. **A economia do império brasileiro**. São Paulo: Atual, 2004.

GRASSI, M. L. D. Locomotiva nº 39. **Desafio**. São João del-Rei, s/n, 1988.

GREGOTTI, V. Peter Behrens: 1868-1940. **Casabella**. s.l., n.240, p.2-8, 1960.

GUADET, J. **Elements Et Theorie De L'Architecture**. Paris: Librairie De La Construction Moderne, 1909.

GUERRAND, R.H. Espaços privados. In: **História da vida privada**. São Paulo: Companhia das Letras, v.4, 1991.

GUIA da arquitetura eclética no Rio de Janeiro. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo, Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2001.

GUINSBURG, J. **O Romantismo**. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 1985.

HARDMAN, F.; LEONARDI, V. **História da Indústria e do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Ática, 1982.

HEARN, M. F. **The architectural theory of Viollet-le-Duc: Readings and Commentary**. Selections. 3 ed. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology, 1995.

HERNÁNDEZ, A. A. S. Teorias de la conservación y patrimonio industrial. Disponível em: <<http://morgan.iaa.unam.mx/usr/industrial/BOL%208/ARTICULOS/SANCHEZ.HTML>>. Acesso em: 25 set. 2003.

HITCHCOCK, H. R. **Arquitectura de los siglos XIX y XX**. Madrid: Cátedra, 1993.

HUDSON, K. **Industrial Archaeology – an introduction**. London: Baker, 1966.

_____. **The Archaeology of Industry**. New York: Charles S. Sons, 1976.

_____. **World Industrial Archaeology**. London: Cambridge University Press, 1979.

INDÚSTRIA local. **Jornal do Comércio**, 20 de out. 1900.

_____. **Jornal do Comércio**, 12 de nov. 1905.

JOKILEHTTO, J. Conceitos e idéias sobre conservação. In: ZANCHETI, Sívio Mendes (org.). **Gestão do Patrimônio Cultural**. UFPE / Centro de Conservação Urbana Integrada e Territorial. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002.

JUIZ de Fora em Dois Tempos. Juiz de Fora: Jornal Tribuna de Minas, 1997.

KING, J. L.; RODRIGUEZ, M. L. A. Arqueología Industrial. In: Congreso Mundial de Conservación del Patrimonio Monumental, 1999, Ciudad del México. **Anais...** Ciudad del México: ICOMOS, 1999.

KUHLL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

_____. A arquitetura das estações ferroviárias e os exemplos de São Paulo. In: LOPES, C. E. J.; MULLER, S. R. (org.) **Seminário Território, Patrimônio e Memória**. Porto Alegre: ICOMOS; Santa Maria: UFSM, 2002.

L'ATTIVITÀ Industriale del Ca. Uff. Pantaleone Arcuri. **Bollettino Officiale della Camera di Commercio Italiana**, nº 21, 31 de dez. 1932.

LE CORBUSIER. **Por uma arquitetura**. Tradução de Ubirajara Rebouças. São Paulo: Edusp, 1973.

LE GOFF, J. **História e Memória**. Tradução de Bernardo Leitão. Campinas: Editora da UNICAMP, 1992.

LEMOS, C.A.C. Ecletismo em São Paulo. In: FABRIS, A. (org.). **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo, Nobel/EDUSP, 1987.

_____. O neoclássico e o ecletismo. In: LEMOS, C. A. C.. **Arquitetura brasileira**. São Paulo: Melhoramentos; EDUSP, 1979. p. 103-121.

LEPETIT, B. **Por uma nova história urbana**. Seleção de textos, revisão crítica e apresentação Heliana Angotti Salgueiro; tradução de Cely Arena. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

LESSA, S. M. O trem de ferro; o mito e a modernidade. In: Primeiro Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário, 1988, São Paulo. **Apostila...** São Paulo: História e Urbanização, 1988.

LIBBY, D.C. **Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

LIMA, P. L. O. **A máquina, tração do progresso**. Memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização – 1880 - 1930. 2003. 202 p. Dissertação (Mestrado). Programa de pós-graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

LIMA, S. J. F. S. Arquitetura São-Joanense do século XVIII ao XX. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São João del Rei**. São João del Rei, v. 8, p. 47-63, 1995.

LOYER, F. **Le siècle de l'Industrie**. Paris: Skira, 1983.

MALDOS, R. **A Formação Urbana da Cidade de São João del Rei**. São João del-Rei: IPHAN, 2000.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES, O.; MARICATO, E; VAINER, C. B. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

MASCARENHAS, G. M. **Centenário da Fábrica do Cedro – Histórico, 1872/1972**. Belo horizonte: Comp. Fiação de Tecidos Cedro e Cachoeira, 1972.

MASCARENHAS, N. L. **Bernardo Mascarenhas: o surto industrial de Minas Gerais**. Rio de Janeiro: Aurora, 1954.

MELLO, L. F. S. O imaginário do espaço: a ferrovia em Santa Maria. **Arquitextos**. n.066, texto especial 337, nov., 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/araq058/araq058_02.asp>. Acesso em: 25 de out. de 2006.

MENESES, U. T. B. Patrimônio industrial e museus: um campo problemático. **Memória da Eletricidade** – Boletim n. 06, São Paulo, 1988, p. 8.

_____. Patrimônio Industrial e Política Cultural. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE HISTÓRIA E ENERGIA, 1., 1988, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Eletropaulo, Departamento de Patrimônio Histórico, 1988, pp. 68-73. 2v.

_____. Valor Cultural, Valor Econômico: Encontros e Desencontros. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE HISTÓRIA E ENERGIA, 2., 2000, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico da Engenharia de São Paulo, 2000, pp. 30-45. 1v.

MENEZES, M. L. P. Juiz de Fora e a moradia popular: o Alto Santo Antônio. **Scripta Nova**. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. VII,

n.146(133), 2003. Disponível em: <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(133\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(133).htm)>. Acesso em: 10 de set. de 2004.

MIGNOT, C. **L'Architecture au XIXe siècle**. Fribourg: Office du Livre, 1983.

MIRANDA, S. R. **Cidade, capital e poder**: Políticas públicas e a questão urbana na velha Manchester mineira. 1990. 323p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 1990.

MONEO, R. **La Solitudine degli edifici e altri scritti**. Torino: Umberto Allemandi, 1999.

MORAIS, S. S. **Reconstrução da Rotunda de São João De Rei**. Rio de Janeiro: Rede Ferroviária Federal S.A, 1987.

MOREIRA, M. F. S. Cultura e imaginário social: a experiência ferroviária. In: **História**, São Paulo, n.11, 1992. p.137-150.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NEGRI, A. (org). **Archeologia industriale – monumenti de lavoro fra XVIII e XX secolo**. Roma: Touring Club Italiano, 1983.

NEWELL, D. Industrial archaeology: will it ever be na historical science? In: Primer Congrès del País Valencia, 1991, Valencia. **Actes...** Valencia: Diputació de Valencia, 1991. p. 361-376.

OLIVEIRA, F. B.de. "Bairro proletário modelo" da Companhia Industrial Mineira – Juiz de Fora. **Revista Municipal de Engenharia**. Rio de Janeiro, 1938. p. 23-30.

OLIVEIRA, M. R. **Imigração e Industrialização**: os Alemães e os Italianos em Juiz de Fora (1854-1920). 1991. 192 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 1991.

OLIVEIRA, M.T.R. Indústria Têxtil Mineira do Século XIX. In: SILVA, S.S.; SZMRECSÁNYI, T. (org.). **História econômica da Primeira República**. 2ed. São Paulo: EDUSP, 2002.

OLIVEIRA, P. **Historia de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Companhia Dias Cardoso, 1953.

O MALHO. Rio de Janeiro, 1 de abr. 1911.

PACHECO, J. Q. **Guerra na Fábrica**: cotidiano operário fabril durante a segunda guerra – o caso de Juiz de Fora - MG. 1996. 226 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

PALMER, M. Industrialization and the organization of space. In: Primer Congrès del País Valencia, 1991, Valencia. **Actes...** Valencia: Diputació de Valencia, 1991. p. 377-392.

PANTALEONE Arcuri & Spinelli – Constructores premiados na Exposição de Turim em 1889, Itália. **Minas Ilustrada**. Juiz de Fora, mai. 1906.

PASSAGLIA, L. A. P. **Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: PMJF, 1995.

PATETTA, L. Ecletismo na Europa. In: FABRIS, A. (org.). **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.

- _____. **L'architettura dell'eclettismo : fonti, teorie, modelli 1750-1900**. Milano: G. Mazzotta, 1975.
- PAULA, R. Z. A. **Percalços da Industrialização: o caso de Minas Gerais**. 2001. 165 p. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, 2001.
- PERDONNET, A. **Traité Élémentaire des Chemins de Fer**. 2 vols., Paris: Langlois et Leclercq, 1856, v.2.
- PERROT, M. Maneiras de Morar. In: **História da vida privada**. São Paulo: Companhia das Letras. v.4, p.307-323, 1991.
- PEVSNER, N. **Historia de las tipologias arquitectónicas**. 2ed. Barcelona: Gustavo Gilli, 1980.
- _____. **Pioneiros do Desenho Moderno: de William Morris a Walter Gropius**. Tradução de João Paulo Monteiro. 2ed. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- PUPPI, M. A nova história do século XIX e a redescoberta da dimensão imaginária da arquitetura. **Arquitextos**. n.058, mar., 2005. Disponível em: Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq058/arq058_02.asp>. Acesso em: 20 abr. 2005.
- RAGO, M. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar, Brasil 1890-1930**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- RAISTRICK, A. **Industrial Archaeology, a Historic Survey**. Frogmore, St. Albans: Paladin, 1973.
- REIS FILHO, N. G. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1983, Coleção Debates.
- RESENDE, A. P. M. **A organização social dos trabalhadores fabris em São João Del-Rei: o caso da Companhia Industrial São Joanense, 1891-1935**. 2003.149 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de História, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.
- REZENDE, S. N. C. Segunda visita do S. S. M. M. J. I. à São João d'El-Rei. **O Arauto de Minas**. São João del-Rei, ano V, n. 25, 03 de set., 1881.
- ROCHA, I. Adeus à pioneira. **Tribuna de Minas**. Juiz de Fora, 15 de jun. 2003.
- ROSSI, A. Z. O saber itinerante na construção do patrimônio industrial. **Diário Oficial do Estado**. Poder Executivo. Seção 1. Suplemento São Paulo, v. 113, n. 18, 25, jan. 2003. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado/Universidade de São Paulo, 2003.
- RUFIONI, M. R. **Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo – o bairro da Mooca**. 2003. 183 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- RUSKIN, J. **The seven lamps of architecture**. New York: Wiley and Halstead, 1857.
- SAIA, H. **Arquitetura e indústria: fábricas de tecido de algodão em São Paulo, 1869/1930**. 1988. 259p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.
- S.A. FÁBRICA de Tecidos São João Evangelista. **Diário Mercantil**. Juiz de Fora, ano LXI, nov. 1972.
- SALGUEIRO, H.A. Ecletismo em Minas Gerais. In: FABRIS, A. (org.). **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.
- _____. Pensamento Francês na Fundação de Belo Horizonte: das representações às práticas. In: SALGUEIRO, H. A. (org.). **Cidades Capitais do Século XIX**. São Paulo: Edusp, 2001.

- SANTOS, C. N. F. Preservar não é tombar, renovar não é por tudo abaixo. **Projeto**. São Paulo: Projeto Editoras Associadas, n. 86, 1986.
- SANTOS, M. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 2 ed. Rio de Janeiro, Record: 2001.
- SANTOS, P. F. **Quatro séculos de arquitetura**. Barra do Piraí: Fundação Rosemar Pimentel, 1977.
- SANZIO, C. EFOM. **O Resistente**. São João del-Rei, n. 147, 23 de jun. 1898.
- _____. EFOM. **O Resistente**. São João del-Rei, n. 148, 30 de jun. 1898.
- SAULNIER, J. Usine Ménier à Noisel (Seine-et-Marne). **Encyclopédie d'Architecture**, vol. 3, Paris: a. Morel and Co., 1874, p. 116-19.
- SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo: EDUSP, 1999.
- SEGRETO, G. Le feste in Juiz de Fora. **Il Bersagliere**. Rio de Janeiro, n. 376, 23 de jun. 1906.
- SEVCENKO, N. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: **História da Vida Privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, v. 3, 2002. p. 7-48.
- SILVA, G.G. **Arquitetura do Ferro no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1986.
- _____. Arquitetura eclética em Pernambuco. In: FABRIS, A. (org.). **Eclétismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.
- SOBRINHO, A. G. **História do comércio em São João del-Rei**. São João del-Rei: Sindicato do Comércio Varejista de São João del-Rei, 1997.
- SIMONSEN, R.C. **A Evolução Industrial do Brasil**. São Paulo: FIESP, 1973.
- SOUZA, J. L. Fábrica de Cimiantho. **O Pharol**. Juiz de Fora, 10 de nov. 1910.
- SOUZA, T. M. F. Onde o sol nunca brilha: investimentos britânicos e mudança tecnológica nas minas de Gongo Soco, Passagem e Morro Velho. In: V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2003, Caxambu. **Anais...** Caxambu, set., 2003. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_49.pdf>. Acesso em: 24 de nov. de 2004.
- STABILIMENTO Industriale "San Giuseppe" di Pantaleone Arcuri & Spinelli. **Il Bersagliere**. Rio de Janeiro, ano VII, n. 376, 23 de jun. 1906.
- STEIN, S.J. **Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil – 1850-1950**. Rio de Janeiro: Campus, 1979.
- STHELING, L. J. **Juiz de Fora: A Companhia União e indústria e os Alemães**. Juiz de Fora: s/ed., 1965.
- SUMMERSON, J. **Linguagem clássica da arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- TAMM, P. **A família Mascarenhas e a indústria têxtil em Minas Gerais**. Belo horizonte: Papelaria e Tipografia Brasil – Velloso & Cia. Ltda, 1955.
- TAVARES, S. **Almanak de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Leite Ribeiro & C, 1891.
- TELLES, P.C.S. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Clavero, 1984.

TORRÓ, J. Arqueología, trabajo y capital. **Sociología del trabajo**, Madrid: Nueva Época, 22, 1994, pp.47-62.

TRANSCRIÇÃO de Imóveis. São João del-Rei, Livro n.3, 23 de jun. de 1891.

VALE, V. A. A Arquitetura Latino-Americana da Industrialização – Juiz de Fora (1880-1930). **Lócus**. Juiz de Fora, v. 1, n. 1, p. 81-90, 1995.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES, O.; MARICATO, E; VAINER, C. B. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

VASTO stabilimento calabrese al Brasile. **Domenica del Corriere**. 1908.

VICHNEWSKI, H. T. **As Indústrias Matarazzo no Interior Paulista**: arquitetura fabril e patrimônio industrial. 2004. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

VIEGAS, A. **Notícia de São João del Rei**. Belo Horizonte: s/ed, 1969.

VIOLLET-LE-DUC, E. **Dictionnaire Raisonné de L'Architecture Française du XIe au XVIe Siècle**, 10 vols. Paris: E. Grund, n. d., v. 8, s.d.

ZEQUINI, A. **O Quintal da Fábrica**. 1991. 280p. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.

ACERVOS E INSTITUIÇÕES CONSULTADOS

Acervo da Fábrica de Tecidos São João Evangelista, Juiz de Fora.

Acervo do Museu Décio Mascarenhas, Tabuleiro Grande

Arquivo da CEMIG.

Arquivo da Companhia Industrial São Joannense, São João del-Rei.

Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Juiz de Fora.

Arquivo Histórico da Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora.

Biblioteca Central da Escola de Engenharia de São Carlos-USP, São Carlos.

Biblioteca Central da Escola Politécnica - USP, São Paulo.

Biblioteca Central Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Campinas.

Biblioteca Central da Universidade Federal de São Carlos - UFSCAR, São Carlos.

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - USP, São Paulo.

Biblioteca do Instituto de Estudos Brasileiros - USP, São Paulo.

Biblioteca Municipal Murilo Mendes, Juiz de Fora.

Biblioteca Municipal de São João del-Rei, São João del-Rei.

Biblioteca do Museu Paulista - USP, São Paulo.

Biblioteca da Universidade Federal de São João del-Rei – UFSJ, São João del-Rei.

Divisão de Comunicação da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora – DICOM, Juiz de Fora.

. Processos consultados:

. PROCESSO Nº 07021 – Processo de Tombamento da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli.

. PROCESSO Nº 004486 - Processo de Tombamento da Fiação e Tecelagem Industrial Mineira.

. PROCESSO Nº 488516/99 – Processo de Tombamento da Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz.

. PROCESSO Nº 04824/97 – Processo de Tombamento da Estação de Mariano Procópio.

. PROCESSO Nº 5815/97 – Processo de Tombamento do Prédio da Estação Central da EFCB.

. PROCESSO Nº 0251/57 – Processo de Tombamento e relação de imóveis da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas.

. PROCESSO Nº 5817/97 – Processo de Tombamento da Antiga Estação da E.de Ferro Leopoldina.

Escritório da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, Juiz de Fora.

Escritório da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, Rio de Janeiro.

Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage – FUNALFA, Juiz de Fora.

Museu Ferroviário do Complexo Ferroviário de São João del-rei, São João del-Rei.

Museu Ferroviário de Juiz de Fora, Juiz de Fora.

Museu Regional do Instituto Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, São João del-Rei.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)