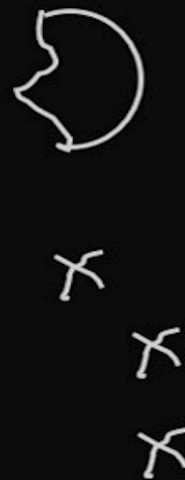
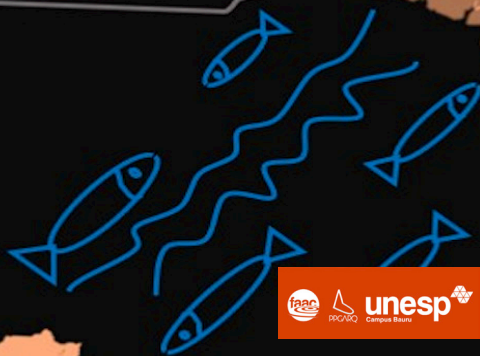
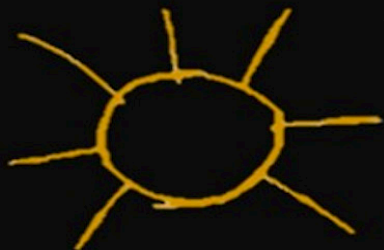


NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES

Vicente Julián Sobrino Simal
Francisca Ferreira Michelin
Enrique Larive Lopes
João Fernando Igansi Nunes
Evandro Fiorin
(Orgs.)



Minervina Teixeira Lopes

Biblioteca FAAC-UNESP

Nuestro Norte es el Sur : re-visiones patrimoniales /
Vicente Julián Sobrinho Simal ... [et al.] (Orgs).
- Bauru : Unesp, 2023
208 p. : il.

ISBN 978-65-88287-13-2

Inclui bibliografia

1. Patrimônio cultural. 2. Patrimônio industrial.
3. Memória. I. Simal, Vicente Julián Sobrinho. II.
Michelon, Francisca Ferreira. III. Lopes, Enrique
Larive. IV. Nunes, João Fernando Igansi. V. Fiorin,
Evandro.

Revisão: Francisca Ferreira Michelin

Design Editorial / Projeto Gráfico: João Fernando Igansi Nunes

NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES





COMITÊ EDITORIAL

Prof. Dr. Julián Sobrino Simal

Universidade de Sevilha

Dr. Enrique Larive López

Universidade de Sevilha

Profa. Dra. Ana Cardoso de Matos

Universidade de Évora

Profa. Dra. Francisca Ferreira Michelin

Universidade Federal de Pelotas



NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES

Universidade de Sevilha
Universidade Federal de Pelotas
Fabricando El Sur - Associação de Patrimônio Industrial e da Obra Pública da Andaluzia
Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural - UFPEL
Faculdade de Arquitetura, Artes Comunicação e Design da UNESP - Campus Bauru-SP
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo FAAC-UNESP

SUMÁRIO

- 10 JULIÁN SOBRINO SIMAL
NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES
PREFACIO
- 23 FRANCISCA FERREIRA MICHELON
UN ENCUENTRO DE LA DIVERSIDAD DEL PATRIMONIO
INDUSTRIAL
PRESENTACIÓN
- 27 ANA CARDOSO DE MATOS
BREVES REFLEXÕES SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
– REFLEXOS DE UM PERCURSO DEDICADO A ESTA ÁREA
- 38 FRANCISCA FERREIRA MICHELON
DINÂMICAS TERRITORIAIS DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
NAS ZONAS RURAIS DE TRADIÇÃO DOCEIRA: CASOS
IBEROAMERICANOS
- 56 JOÃO FERNANDO IGANSI NUNES
XÉRÊTYPE
TIPOGRAFIA PICTÓRICA DO PATRIMÔNIO ALIMENTAR
- 88 EVANDRO FIORIN
PAISAGENS DA PRODUÇÃO: SEVILHA E SANTA CATARINA
– DO ARENAL À ARATACA
- 105 RENATA RENDELUCCI ALLUCCI
PAISAGEM HISTÓRICA DA PRODUÇÃO. O VALE DO PARAÍBA

PAULISTA: IMAGINÁRIOS, MEMÓRIAS E PATRIMÔNIO CULTURAL

- 120** ISELL MARÍA GUERRERO BERMÚDEZ
FERROCARRIL E INDUSTRIA AZUCARERA EN EL SUR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y CUBA
- 137** ALEXIS VALVERDE OÑATE
MOLINO DE LA COMPAÑÍA DE GRANEROS: REHABILITACIÓN DE UN PATRIMONIO AGROINDUSTRIAL DEL SIGLO XIX
- 152** LIZIANE PERES MANGILI
PAISAGENS DA MINERAÇÃO DE DIAMANTES: DISPUTAS EM TORNO DE SIGNIFICADOS E PROTAGONISMOS
- 172** CAMILA CRISTINA PICCOLI CAMPOY
SERRA DO ITAQUERI (SÃO PAULO) E SERRA NORTE DE SEVILHA (ESPAÑA): ENTRE CIRCUITOS-TURÍSTICOS E A PRESERVAÇÃO CULTURAL
- 181** CAMILO RAMÓN DARIAS RODRÍGUEZ
LAS CENTRALES TERMOELÉCTRICAS EN CONTEXTOS GEOGRÁFICOS DISTINTOS (FINALES DEL SIGLO XIX HASTA 1950)
- 197** FERNANDA DE LIMA LOURENCETTI
UMA INVESTIGAÇÃO SOBRE O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM CIDADES PORTUÁRIAS DA PENÍNSULA IBÉRICA





NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES

PREFACIO



Julián Sobrino Simal

Profesor Titular (jubilado) de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Sevilla. Doctor en Historia del Arte Investigador en Patrimonio Industrial. Opera con los temas: Patrimonio Industrial, Cultural del Trabajo, Arquitectura Industrial, Paisajes de la Producción.

La propuesta de celebrar una jornada de investigación entre investigadores americanos que realizaban una estancia de investigación en Sevilla surgió de la profesora de la UFPEL Francisca Ferreira Michelin. El desarrollo de esta idea no exigía una logística muy compleja por lo que su viabilidad estaba asegurada, teniendo en cuenta el interés académico de promover un encuentro multidisciplinar para contrastar enfoques y metodologías.

De manera que teniendo en cuenta las dinámicas de encuentro e intercambio de saberes y metodologías entre la Universidad de Sevilla, la universidad de Évora y las universidades iberoamericanas y, por tanto, la intensa transferencia de investigación que se produce

entre estos ámbitos académicos para los investigadores/as iberoamericanos, españoles y portugueses, y especialmente, en el área de los estudios relacionados con el patrimonio de la industria en sus dimensiones materiales e inmateriales nos pusimos manos a la obra para organizar una Jornada de Investigación con el título “Nuestro Norte es el Sur, Re_Visiones Patrimoniales”.

La elección del título tiene una gran relevancia y significado para nosotros, pues partimos del dibujo realizado por Joaquín Torres García en 1943 en su taller estudio de Montevideo para reclamar una atención a las culturas indígenas americanas y romper la dinámica de supremacía ideológica establecida desde Europa hacia América. Y todo ello de la manera más simple, pero más profunda, mediante un dibujo geográfico que representaba invertido el mapa del subcontinente americano, con el lema Nuestro Norte es el Sur.

El dibujante Quino expuso gráficamente estas ideas en cuatro viñetas extraordinarias: Vemos a Libertad colgando un planisferio en un aula y se

desencadena este diálogo entre Mafalda y Libertad: - M: “Pero Libertad, lo estás poniendo al revés”; - L: “¿Al revés respecto de qué? La Tierra está en el espacio, y el espacio no tiene ni arriba ni abajo”; - L: “Eso de que el hemisferio norte es el de arriba es un truco inventado por los que creen que están arriba, para que los que creemos estar abajo sigamos creyendo que estamos abajo. Y lo malo es que si seguimos creyendo que estamos abajo vamos a seguir estando abajo ¡Pero desde hoy sanseacabó!”; Mafalda sale del aula y dice Libertad: “Dónde estabas Mafalda”; - M: “No lo sé, pero algo acaba de sanseacabarse”.

Bueno, pues este es el granito de arena que aporta la Jornada de Investigación al paradigma del “sanseacabó” mediante el planteamiento de tres objetivos.

El primer objetivo tiende a promover una conciencia crítica acerca del papel que la industrialización ha jugado en la evolución del patrimonio contemporáneo y en los conflictos actuales entre sociedad, técnica y medio ambiente.

El segundo objetivo responde a una valoración intrínseca de los testimonios materiales e inmateriales de la industrialización en sus dimensiones territoriales, temporales, sociales y simbólicas.

El tercer objetivo busca establecer y fortalecer lazos entre las personas, las instituciones y las ideas que forman parte del escenario de esta Jornada por medio de una colaboración intelectual colaborativa dirigida a tejer redes.

CONCLUSIONES

Comenzó la jornada con la conferencia inaugural de Ana Cardoso de Matos¹ con el título “Balance del patrimonio industrial en Portugal”. La profesora expuso la interacción entre los recursos naturales, humanos y técnicos presentando unos esquemas en los que se demostraba como el patrimonio industrial surge de las actividades productivas y se convierte en un valor cultural como resultado de la apreciación académica y de la apropiación ciudadana. Realizando una especial mención a los problemas derivados de la desindustrialización al generar paisajes, arquitecturas, máquinas y memorias que deben ser caracterizadas y conservadas. En este balance propuso algunos ejemplos de interés para reconocer la andadura del patrimonio industrial en Portugal en las últimas décadas, entre los que podemos citar: la Fábrica de Cerámica de Vista Alegre, la Central Termo Eléctrica Tejo-Museo da Electricidade, la Fábrica de Harinas dos Leoes-Escuela de Arquitectura de la Universidad de Évora, las Minas de Sao Domingos, el Museo de Conservas en Portimao el Museo Minero de Lousal y su centro de Ciencia Viva.

A continuación, se fueron presentando, en una jornada de mañana y tarde un conjunto de ponencias que fueron una viva muestra de la riqueza interdisciplinar que contiene el campo de conocimiento de la cultura del trabajo y de los paisajes de la producción.

Francisca Ferreira Michelin², centró su intervención en un diagnóstico del patrimonio de las

1. Profesora Titular del Centro Interdisciplinario de Historia, Culturas y Sociedades CIDEHUS-Universidad de Évora (Portugal).

2. Profesora Titular de la Universidad Federal de Pelotas/RS/Brasil. Beca de Profesora Visitante Senior en la Universidad de Sevilla a través del Programa Institucional de Internacionalización / CAPESPrint-UFPeL.

regiones dulceras teniendo en cuenta la diversidad y originalidad de estas manifestaciones en relación con sus estructuras de ruralidad y sus mecanismos de tradición. Nos habló acerca de los riesgos de los “saberes e fazeres” en relación con una producción tan compleja como es la de los dulces. Expuso el contenido de su investigación en Sevilla acerca de la importancia del sistema conventual para la permanencia de estas prácticas del patrimonio gastronómico y como lo ha contrastado con un estudio de caso en la localidad sevillana de Estepa. La profesora alertó acerca del difícil diálogo entre la vida monástica, como práctica espiritual, y la fabricación de dulces, como práctica productiva. Terminó con una extensión de su investigación a una tradición oriental como es la fabricación de los dulces tradicionales japonés denominados “wagashi” que comportan, al igual que en occidente, una manera de estar en el mundo, en este caso basados en los 4 principios de: armonía, respeto, pureza y calma. Sólo su curiosidad natural y su rigor intelectual pueden explicar su capacidad sincrética para abordar espacios y tiempos tan dilatados sin perderse.

João Fernando Igansi Nunes³ nos introdujo en la vida de las palabras a partir de su imagen: la tipografía. Exponiendo un detallado itinerario de los principales logros en el diseño que culminaron en la generación de un paradigma gráfico de extraordinario valor para la vida contemporánea como es el isotipo, entendido como un símbolo que ejemplifica una idea, una acción, una organización o una marca. En sus estudios sobre la tipografía de los vinos de Jerez nos descubrió todo

3. Profesor Asociado de la Universidad Federal de Pelotas/RS/Brasil. Beca de Profesor Visitante Senior en la Universidad de Cádiz a través del Programa Institucional de Internacionalización / CAPESPrint-UFPel.

un mapa de signos que constituye la memoria gráfica de estos afamados vinos. Así, el profesor Igansi nos adentró en un paisaje lingüístico de extraordinario valor para conectar las temáticas diversas del patrimonio industrial, material e inmaterial, con sus referencias semiológicas. De este modo, partiendo del pensamiento, de su representación y de su realidad, Igansi está desarrollando un interesante proyecto denominado Xérètype: tipografía pictórica do patrimônio alimentar.

Evandro Fiorin⁴ nos invitó a viajar entre Florianópolis y Sevilla a bordo de un barco todavía sin construir, hecho que no es óbice para que no podamos navegar en él, pues no sólo lo real, sino que también lo surreal, forma parte de los principios de la investigación. Evandro utilizó el Atlántico no como un océano, sino como un río, un río cuya corriente nos lleva a través de meandros, de cursos rápidos y de tramos de estancamiento, por las arquitecturas de la producción en las ciudades de Sevilla y Florianópolis. Fiorin nos definió su método como un diseño conceptual fluido que debe permitir analizar la composición de la máquina de agua que ha modelado el horizonte urbano de Sevilla y Florianópolis y que denominamos: puerto. Evandro registró en su visita a Sevilla no lo obvio, sino aquello que para él constituían “pedazos de tiempo” marcados por la resistencia, la libertad y la indeterminación. Todo ello para adentrarnos en la surrealidad de la mano, mejor de los ojos, del gato de Cheshire, cuando le dice a Alicia: “Siempre llegarás a alguna parte”, dijo el Gato, “si caminas lo suficiente”.

4. Profesor Adjunto de la Universidad Federal de Santa Catarina/ SC/ Brasil. Beca de Posdoctorado en el Extranjero del Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico - CNPq - Brasil.

5. Posdoctoranda en Urbanismo por el Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo de la PUC-Campinas. Beca de Posdoctorado en el Extranjero del Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico - CNPq - Brasil.

Renata Rendelucci Allucci⁵ partió también de una hermosa metáfora al comparar metodológicamente el río azul de aguas de Paraíba y el río de acero del ferrocarril del café para diseccionar estas realidades geográficas y económicas desde lo vivido, lo percibido y lo imaginado. A la profesora Rendelucci le interesa la narratividad oculta de los patrimonios, en plural, como su propia formación académica, para desvelar las dimensiones intrínsecas a la movilidad como son la estática y la dinámica. Lo que fue, lo que pudo ser, lo que es y lo que parece ser. Renata hizo suyo el aforismo de Julio Cortázar “Esa manera de estar entre, no por encima-detrás sino entre” (Prosa del Observatorio). Pues según entendí, puedo estar equivocado, el límite entre el pasado y la realidad discurre por un espacio imaginario situado a medio camino entre lo que ya no es y lo que se está gestando. Es una línea delgada, el río, el ferrocarril, al tiempo que un extenso territorio, el sudeste de Brasil. La línea es de carácter mental, abstracta, y situada en el mundo de las ideas. El territorio, es un espacio movedido, alojado en la forma física de las cosas.

6. Doctoranda no Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades CIDEHUS-Universidade de Évora.

Isell Guerrero Bermudez⁶ es una arquitecta cubana enamorada de Cuba y del patrimonio industrial. Y con ello queremos decir que la emoción forma parte del conocimiento, pues nos permite llegar a aquellos lugares que la razón nos niega. Su exposición se centró en la ciudad puerto por antonomasia de América: La Habana. Y a partir de esa estructura-máquina de viajar que es el puerto la arquitecta Isell nos adentró en el ferrocarril del azúcar, en sus desarrollos históricos, en sus crisis, en sus dificultades, en sus interrupciones y,

como si de magia se tratara Isell fue mimetizándose con el objeto de estudio, con sus dificultades metodológicas, con sus dudas acerca de la escala, con sus indecisiones sobre los ejemplos a contemplar. Pero el ferrocarril y su investigación siguieron mostrándose ante nuestros ojos como realidades incompletas. Porque ese es su tema de estudio: la construcción de los espacios industriales azucareros en la cercanía del ferrocarril o, paradójicamente, como el ferrocarril fue atraído por esos ingenios del azúcar. Y como evolucionaron: los materiales, las energías, las relaciones laborales y los modelos productivos.

Alexis Valverde Oñate⁷ procede de ese país de la loca geografía (Benjamín Subercaseaux) que llaman Chile. Subercaseaux, que era psicólogo, sentó en el diván, hecho bastante extraordinario, a los 4.270 kilómetros que mide Chile de largo y demostró la esencia de este país: su variadísima geografía y la diversidad de culturas que la han habitado. Pues bien, el arquitecto Valverde nos lleva en su exposición a 76 kilómetros al sur de la capital, Santiago, a Graneros, donde se encuentra su objeto de estudio, muy cerca de Rancagua y casi a la misma distancia que nos separa de Sewell, la ciudad del cobre de los Andes declarada patrimonio mundial y donde trabaja como Coordinador de Proyectos. Allí se encuentra, en Graneros, el denominado Molino de la Compañía, que constituye un excelente ejemplo tipológico del patrimonio industrial agroalimentario del siglo XIX en Chile. Su metodología es muy precisa y nos ha llamado la atención la utilización de la técnica “Mapa de empatía”

7. Magíster en Intervención del Patrimonio Arquitectónico. Universidad de Chile.

para descubrir el rostro colectivo de la población de Graneros en relación con este patrimonio industrial invisibilizado: quiénes son, qué piensan, qué perciben que desean y cómo están vinculados, los habitantes con este antiguo molino, con sus paisajes, con sus oficios, con sus recuerdos... Porque en definitiva no se trata de inventariar objetos, muebles o inmuebles, sino de registrar las simbolizaciones sobre el territorio de los modos de trabajar y de socializar.

Liziane Peres Mangili⁸ tiene en su método híbrido de investigación, entre la arquitectura, la antropología y la sociología, un diamante tallado en tres caras que, según la luz nos ofrece un color e incluso una forma diferente a quiénes lo observamos. Su tema de estudio se encuentra en una región denominada Chapada Diamantina, en el centro del estado brasileño de bahía, que ocupa una extensión de 38.000 kilómetros cuadrados (para los lectores españoles: un poco más pequeña que Extremadura y más grande que Cataluña) y trata de la minería del diamante en relación a sus significados y al rol de sus protagonistas. Los hechos que Liziane investiga se ubican en el entorno de Leçois, ciudad que tiene en la actualidad unos 10.000 habitantes y que fue muy relevante en la época de mayor auge de la extracción diamantífera. Ya sabemos que por los diamantes hay mucha gente que ha perdido la cabeza, ya fuera buscándolos, o poseyéndolos, pues así su patrimonialización, una vez desaparecida la actividad, también constituye un buen rompecabezas, por sus agentes intervinientes, por las legislaciones contradictorias, por la multiplicidad de conciencias...

8. Profesora Adjunta de la Universidad Federal de São João del-Rei/ MG/Brasil. Posdoctorado en el Departamento de Antropología Social de la Universidad de Sevilla.

Así, igual que el brillo de los diamantes se denomina centelleo, es decir como si esta mineralización tuviera alma interior que parpadeara ante nuestra mirada, sucede con los valores de este patrimonio minero, se encienden y se apagan, seducen y aterran. Quedando, ante todo, la conciencia de que el patrimonio minero se invisibiliza, pero que no se puede disolver, porque el carbono puro es insoluble químicamente.

Camila Cristina Piccoli Campoy⁹ nos traslada a dos sistemas montañosos, a la Serra do Itaqueri, en el interior del estado de Sao Paulo, y la Sierra Morena, al norte de la provincia de Sevilla, con la intención de establecer un análisis en paralelo de las características geográficas e históricas de estos dos territorios. El objetivo es el de construir un método comparativo de análisis donde el enfoque del planeamiento regional de carácter sostenible permita establecer, partiendo de unos hitos patrimoniales, una gestión turística y cultural para el desarrollo de las poblaciones que allí habitan. Ese circuito turístico no es banal, no se refiere a las modas de turistificación de todo lo existente, sino que parte de una pregunta rigurosa que se concreta en ¿Para quiénes estamos preservando? De manera que su método ofrece cruces muy interesantes entre: 1. Propuesta de gestión: los criterios de preservación, el turismo y la cultura; 2. Propuesta para los bienes protegidos: entre la escala municipal, CONDEPHAAT y IPHAN.

Camilo Darías Rodríguez¹⁰ es arquitecto, nacido en Cuba desarrolló sus estudios en La Habana y muy pronto sintió una especial atracción por los lugares

9. Doctoranda en el Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica - PUC Campinas/ SP/Brasil. Becaria de Doctorado del CNPq.

10. Doctorando en el Centro Interdisciplinario de Historia, Culturas y Sociedades CIDEHUS- Universidade de Évora.

industriales. La Central Térmica de Tallapiedra ejerció una gran influencia en el comienzo de su carrera cuando trabajaba en la Oficina del Historiador y colaboró con el desarrollo de un proyecto de uso para este excepcional representante de la arquitectura de la electricidad. Al igual que Isell Guerrero, también participante de esta jornada de investigación, realizó estudios de Maestría en la Universidad de Yucatán, así como el Máster Erasmus Mundus Técnicas, Patrimonio, Territorios de la Industria. La propuesta presentada se refiere al núcleo de su actual tesis doctoral y contempla el estudio analítico comparativo de la Central Térmica de Tallapiedra (La Habana) en el contexto de las grandes centrales de la época como son las de las ciudades de Lisboa, Madrid, Barcelona, Chicago y Filadelfia. Su enfoque es el de comprender estos dispositivos en su doble dimensión de condensar y expandir la energía, así como en su interacción con el crecimiento del medio urbano en el que se inserta, todo ello a la luz del desarrollo histórico de la tecnología eléctrica y de la arquitectura industrializada.

11. Doctora por el Centro Interdisciplinario de Historia, Culturas y Sociedades CIDEHUS-Universidade de Évora.

Fernanda Lima Lourencetti¹¹ esta arquitecta brasileña es una muestra más del grado de excelencia que ha alcanzado la universidad de Évora, con la dirección de la profesora Ana Cardoso de Matos, en el campo del patrimonio industrial. Su doctorado reciente en esta universidad lo ha realizado sobre una temática de gran interés como es la del estudio comparativo entre las relaciones del ferrocarril con el puerto y el medio urbano en 6 ciudades del litoral atlántico de la península Ibérica: Vigo, Oporto, Lisboa, Setúbal, Cádiz

y Sevilla. Los resultados han sido excelentes porque el tema elegido no había sido suficientemente analizado por la historiografía desde una perspectiva que incluyera las dimensiones: histórica, socioeconómicas, arquitectónica, constructivas, geográficas, urbanísticas y patrimoniales. Los paisajes portuarios y ferroviarios constituyen uno de los escenarios más fascinantes de las ciudades contemporáneas. Fernanda de Lima ha sabido plantear el análisis comparativo de estos sistemas para concluir que la participación del ferrocarril en los momentos de reorganización territorial de las áreas portuarias reside en el establecimiento de condiciones que permitan la formación y permanencia de un transporte intermodal de mercancías con la integración del ferrocarril y de la navegación.

Las conclusiones de esta jornada han sido extremadamente positivas. Y me gustaría señalar que el paisaje industrial se revela como un fértil territorio para la investigación que nos permite cuestionar el sentido mismo de paisaje a partir de su sistema genético estructurante: la geomorfología, el clima, la hidrografía, la latitud... en los constantes cambios que ha sufrido a lo largo del tiempo. Nos aboca a cuestionar las teorías de protección y conservación por ser, precisamente, el paisaje de la producción, un paisaje evolutivo y dinámico, en permanente transformación, y no hablo sólo de edificaciones, sino de: territorio, infraestructuras, movilidades, modelos de gestión, estructuras comerciales de distribución y consumo y sistemas simbólicos y de percepción.

Siendo imprescindible para analizar los paisajes

de la producción de disponer de: 1. Un pensamiento crítico sobre el paisaje, el sentido histórico; 2. Un pensamiento cultural sobre el paisaje, el sentido patrimonial; 3. Un pensamiento espacial integral, el sentido territorial; 4. Un pensamiento perceptivo sobre el paisaje, el sentido estético; 5. Un pensamiento utópico sobre el paisaje, el sentido estratégico.

Y hemos de tener en cuenta la periodización histórica aplicada a los paisajes de la producción, sus diversas temporalidades, en las etapas, en sus rupturas, pero también en sus continuidades. Para poder ser capaces de diseñar una narración histórica que tienda puentes entre el paisaje preindustrial y el del comienzo de la era industrial, y a su vez, con los modernos espacios industriales en emergencia y los paisajes del abandono de los terrenos baldíos.

El filósofo español José Antonio Marina iba dando un paseo con un amigo por unos campos de Toledo; Marina paseaba silencioso, cabizbajo, mirando el terreno irregular del camino; su amigo le preguntó: José Antonio, vas muy callado ¿en qué piensas?; Marina contestó: es que las piedras me hablan ¿Cómo, le dice su acompañante? Sí, depende de las preguntas que les hagas. Y de cómo se las hagas, añadió yo. Lo mismo sucede con los espacios industriales y sus paisajes, todo depende de las preguntas.

UN ENCUENTRO DE LA DIVERSIDAD DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

PRESENTACIÓN

Es un placer presentar este libro que registra los resultados parciales o finales de las investigaciones realizadas a lo largo de 2022 y 2023 por académicos e investigadores bajo la tutoría de los profesores Julián Sobrino y Enrique Larive, con el liderazgo científico del primero, quienes tuvieron la oportunidad de reunirse en la Universidad de Sevilla. Este evento no solo fue una presentación de su trabajo, sino también una representación de sus respectivas universidades, así como de las Universidades de Évora y Cádiz, que también estuvieron presentes.

Como investigadora brasileña, es importante para mí resaltar la destacada presencia de nuestras universidades públicas en España. Durante ese evento

específico, se realizaron once presentaciones de las cuales seis fueron realizadas por profesionales vinculados a cuatro universidades brasileñas de diversos estados de nuestro país.

El hecho mencionado está directamente relacionado con el esfuerzo que los investigadores, especialmente aquellos involucrados en el posgrado, han venido realizando para mantener la investigación científica viva en Brasil en los últimos años. Es importante no olvidar y recordar que durante la pandemia, la ciencia y los científicos sufrieron una verdadera campaña de desacreditación la cual se dirigió especialmente hacia las universidades públicas, que son los lugares donde la investigación en Brasil se lleva a cabo con mayor fuerza y constancia.

Con el propósito de preservar en el tiempo un momento de convergencia intelectual y humana, hemos organizado este registro, el cual constituye una evidencia de nuestra capacidad para abordar temas complejos y intensos, como el patrimonio industrial. Cada uno de nosotros, con su objeto de investigación

singular, ha demostrado su habilidad investigativa. Y, en conjunto, hemos sabido cómo aprovechar oportunidades y fortalecer lazos con nuestros vecinos del continente y con compañeros del otro lado del Atlántico.

El intercambio y la internacionalización de la ciencia representan caminos prometedores para encontrar soluciones a asuntos tan dramáticos que nos generan temores sobre el futuro. Estar en otro lugar también implica reflexionar sobre nuestro origen y hacia dónde retornaremos. Es por eso es importante salir de nuestro sitio y experimentar el mundo que no nos pertenece para comprender las diferencias y las similitudes que nos hacen diversos y cercanos al mismo tiempo.

Así es como nos encontramos en Sevilla, una ciudad llena de pasado, donde los contrastes pueden parecer dialécticas. Pasados que se mezclan y para los extranjeros, no siempre una mezcla de partes visibles. Pero, como lo dice el poeta “Sevilla não é cortada em serie”¹. Tan auténtica como antigua, tan sencilla como cambiante. Es muy fácil enamorarse de ella debido al calor - en algunos meses mucho calor - a sus colores, sobre todo el amarillo de un desierto arenoso, porque no tiene viento pero sopla una brisa de siglos en todas las estaciones. Sevilla vive como una imagen en la fotografía. Por lo tanto, allí se encuentra todo, lo que se busca o lo que ni siquiera se imaginaba encontrar.

Cada uno de nosotros estuvo en esa ciudad durante algunos o incluso muchos meses. Es posible que mientras escribo esta presentación, otros todavía

1. MELO NETO, João Cabral de. Obra completa. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994, p.252.

se encuentren allá. Pero, cuando volvamos, llevaremos esa experiencia en nuestra memoria de manera singular, al igual que nuestros trabajos. Aunque estemos involucrados en el mismo tema, nuestra diversidad – que el lector pronto podrá verificar – destaca tanto la amplitud del patrimonio industrial como los incansables y inagotables puntos de vista desde los cuales podemos hablar del mundo.

Y creo que es en la diversidad pacífica y sabia donde encontraremos el equilibrio necesario para adquirir un conocimiento que nos impulse hacia delante. Como bien afirmaba nuestro querido Ariano Suassuna: “diversidad cultural es riqueza”.

Pelotas, agosto de 2023.
Francisca Ferreira Michelin

BREVES REFLEXÕES SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

REFLEXOS DE UM PERCURSO DEDICADO A ESTA ÁREA



Ana Cardoso de Matos

Professora no Departamento de História da Universidade de Évora e membro do centro de investigação CIDEHUS da mesma universidade.

Doutoramento em História Contemporânea e Agregação (Habilitation) em História-Património.

As suas áreas de investigação centram-se na História e Património Técnicos e Industriais, na História da Engenharia e na História das Infraestruturas urbanas (água, gás e electricidade).

Ciência Vitae - <https://www.cienciavitae.pt/portal/E713-AFCC-5E02>

ResearchGate - <https://www.researchgate.net/profile/Ana-Cardoso-De-Matos>

researchgate.net/profile/Ana-Cardoso-De-Matos

Fazer uma reflexão sobre o património industrial e o meu percurso neste âmbito remete-me quase imediatamente para os meus tempos de licenciatura e para as leituras que nessa altura fiz sobre as obras de autores como Marc Bloch ou Lucien Fevre. Ainda que tenham passado largas décadas deste o momento em que as obras destes autores, e de outros como Fernand Braudel ou Albert Silbert, foram publicadas, as ideias que defenderam, as prespectivas de análise que abriram, as novas formas de olhar o espaço que nos transmitiram e, sobretudo, o modo como nos levaram a reflectir sobre o passado e sobre como o mesmo determinou os

vários aspectos da sociedade actual, foram directrizes que marcaram o percurso de toda uma geração de historiadores entre os quais me incluo.

Assim, vem-nos quase de imediato à memória o seguinte trecho da obra de Marc Bloch que, de forma consciente ou inconsciente, está sempre presente nas reflexões que fazemos sobre a sociedade em que vivemos, a história e o património, nomeadamente o Património industrial,

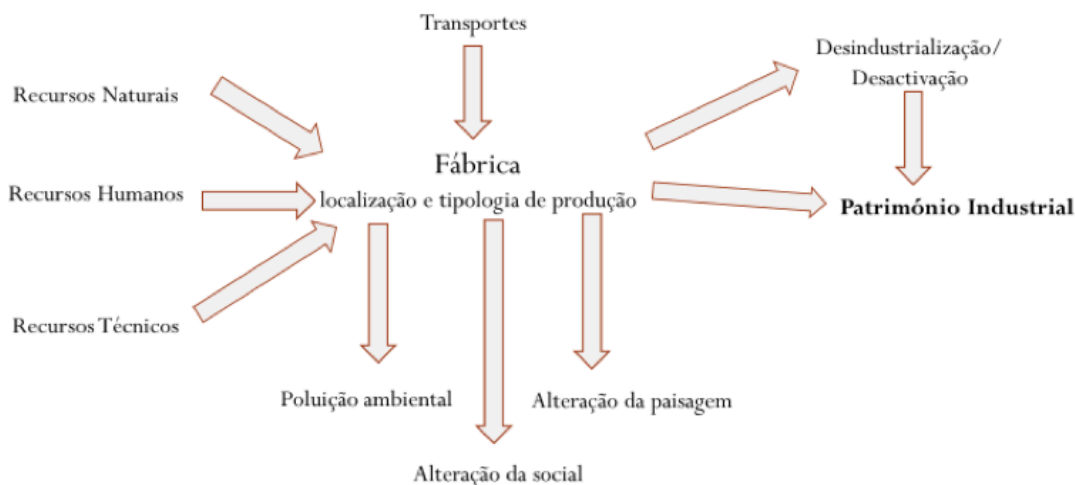
“É tal a força de solidariedade das épocas que os laços de inteligibilidade entre elas se tecem verdadeiramente nos dois sentidos. A incompreensão do presente nasce fatalmente da ignorância do passado. Mas talvez não seja mais útil esforçarmo-nos por compreender o passado se nada sabemos do presente”¹

1. BLOCH, Marc, Introdução à história. Lisboa: Ed Europa América. 19..., p.35.

FACTORES DE IMPLANTAÇÃO DA INDÚSTRIA CONSEQUÊNCIAS DO SEU FUNCIONAMENTO E DESACTIVAÇÃO

Para entendermos a existência dos vários elementos de património industrial, existentes tanto no espaço rural como no espaço urbano, temos que recuar no tempo e analisar a partir de várias variantes as razões que levaram à implantação de uma indústria numa determinada região, as diferentes necessidades que levaram à construção de uma ponte ou de uma central elétrica num certo local, num determinado tempo histórico. Assim, qualquer análise que pretendamos fazer sobre o património Industrial existente nos nossos países obriga a que façamos uma reflexão sobre os factores que no passado foram determinantes para a implantação de determinadas estruturas industriais em determinados espaços tanto urbanos como rurais.

Com efeito para entendermos as razões que levaram à instalação de uma certa tipologia de fábrica num determinado local temos que pensar nos recursos naturais, humanos e técnicos disponíveis.



Se pensarmos, por exemplo na fábrica de porcelana da Vista Alegre, fundada em 1812 por José Ferreira Pinto Basto na vila de Ílhavo junto à ria de Aveiro, verificamos que a localização da fábrica não foi escolhida de forma aleatória². Com efeito para a produção de loiça era necessário um certo tipo de barro, o caulino, que existia justamente nessa região. Por outro lado, a proximidade da ria, cuja água era necessária para a produção, mas que servia também como uma via de transporte, era fundamental. Do mesmo modo o desenvolvimento da indústria de lanifícios na Covilhã teve como pressupostos essenciais, por um lado, a abundância da matéria prima, neste caso lã dos rebanhos que periodicamente passavam pela região devido à transumância que se prolongava do Alentejo até à Serra da Estrela, e, por outro lado, a existência de duas ribeiras que descendo a montanha forneciam as fábricas

Figura 1: Esquema de factores de implantação das fábricas e consequências do seu funcionamento e desactivação.

Fonte: Elaboração da autora

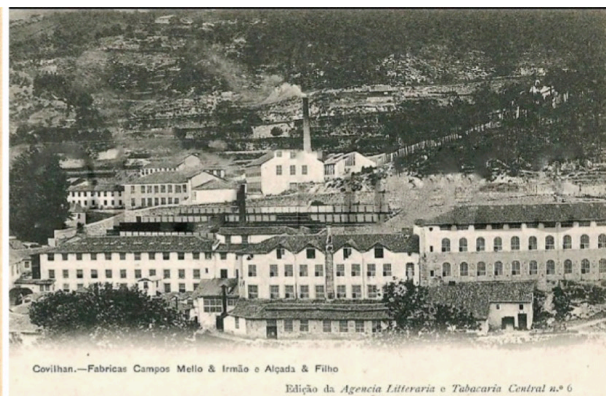
2. Sobre esta fábrica existem vários estudos. Veja-se, entre outros BASTO, João Teodoro Ferreira Pinto. A Fábrica da Vista Alegre: o livro do seu centenário 1824-1924. Lisboa: Biblioteca Nacional. 1924, 2 vols.

3. JUSTINO, David. A formação do Espaço Económico Nacional, Portugal 1810-1913, Lisboa, Veja. 1988, vol. 1, p.107.

com a água necessária para lavar a lã, ou os tecidos já tingidos, e colocar em funcionamento os vários maquinismos que existiam no interior das fábricas. Para as fábricas de lanifícios da Covilhã a abundância de água foi um factor essencial do seu desenvolvimento e a utilização de máquinas hidráulicas foi um dos eixos característicos da indústria da Covilhã, região com dificuldades de acesso à máquina a vapor pelo custo de transporte dos maquinismos e do carvão de pedra³.



Postal da Fábrica da Vista Alegre



Postais das Fábricas Campos & Mello na Covilhã

Figura 2: Fábrica da Vista Alegre e Fábricas na Covilhã.

4. AMORIM, Inês. A cerâmica de Aveiro no século XVIII: das olarias à fábrica de Louça Fina. Revista da Faculdade de Letras. Historia, Porto, Vol. 13, nº. 1, 403-422, 1996.

Mas também nestes dois exemplos a instalação das fábricas nestes locais teve em conta a disponibilidade de recursos humanos ou de mão de obra, cujo trabalho na indústria de porcelana foi favorecido pela tradição na produção de loiça, ainda que se tratasse de um tipo de loiça diferente⁴, e no caso da indústria dos lanifícios foi favorecido pelo domínio do trabalho das lã por parte dos habitantes, conhecimento que foi consolidado por

largos anos de tradição de trabalho ao domicílio. A estes homens se juntavam os técnicos que muitas vezes era preciso recrutar noutras regiões do país ou mesmo no estrangeiro, já que nestes locais afastados das principais cidades escasseava a formação técnica que era necessária para assegurar os processos produtivos e o funcionamento dos motores, hidráulicos ou a vapor, e dos vários mecanismos. Os equipamentos técnicos, ou seja, os motores, as máquinas e as ferramentas, se os mais simples eram muitas vezes feitos no local, os mais complexos obrigavam a recorrer aos centros em que se desenvolvera a metalurgia e a mecânica, quer esses centros de produção se situassem no país ou no estrangeiro.

Por seu lado, o funcionamento das fábricas desencadeou uma serie de alterações tanto a nível social, como a nível da poluição ou a nível da alteração da paisagem (Fig. 1). A nível social a actividade industrial não só organizou os vários trabalhadores das fábricas em grupos socioprofissionais, como os hierarquizou socialmente. Por outro lado, em muito destas fábricas foi criada toda uma serie de estruturas sociais, como escola, posto médico ou teatro destinados àqueles que aí trabalhavam.

A utilização dos rios como força motriz levou ao seu desvio e à poluição das águas⁵. Em 1903 quando o engenheiro Augusto Pinto de Miranda Montenegro realizou um inquérito às condições de salubridade das povoações mais importantes de Portugal, verificou que na Covilhã, por exemplo, as tinturarias contribuíam para tornar a “cidade muito insalubre sendo causa do

5. CARDOSO DE MATOS, Ana. Los usos industriales y urbanos del agua en Portugal y sus consecuencias medioambientales en la época contemporánea, In: MATÉS-BARCO, Juan Manuel, CARDOSO DE MATOS Ana, BERNARDO, Maria Ana (Editores). Control y usos del agua en la Península Ibérica: perspectivas diversificadas a largo plazo. Madrid: Silex, 2023, pp.185-189.

6. MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda. Inquérito de salubridade das povoações mais importantes de Portugal. Lisboa: Imprensa Nacional. 1903, p. 30.

7. Tradução livre da autora. Citação original “Draining moorland or changing the course of a river also transformed the landscape, of course, but less starkly or dramatically than these new symbols of human domination”, BLACKBOURN, David, The conquest of Nature. Water, Landscape, and the Making of Modern Germany. New York: W. W. Norton, 2006, p.191.

desenvolvimento de epidemias como o tifo”⁶.

A utilização dos rios como irrigação ou força motriz transformou progressivamente a paisagem, contudo, o impacto na paisagem foi sobretudo marcante no século XX com a construção das grandes barragens. Como refere David Blackbourn “A drenagem da charneca ou a alteração do curso de um rio também transformaram a paisagem, é certo, mas de forma menos acentuada ou dramática do que estes novos símbolos de domínio humano”⁷.

PATRIMÓNIO INDUSTRIAL: PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA E DA IDENTIDADE, VALORIZAÇÃO SOCIO-ECONOMICA E FUNÇÃO EDUCATIVA

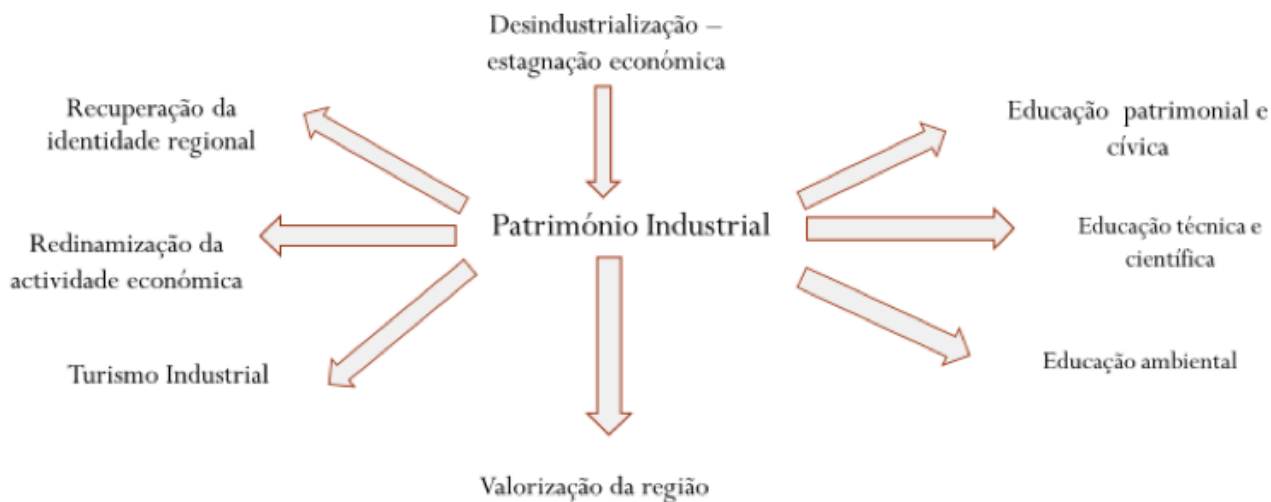
Tal como o desenvolvimento da indústria foi, como dissemos, determinado por factores políticos, económicos e sociais, também a desindustrialização dos territórios teve idênticos factores. A perda das vantagens competitivas na produção de determinados produtos, a concorrência de países em que a mão de obra era/é muito mal remunerada foram, entre outras, as razões do encerramento de numerosas fábricas e minas, que muitas vezes eram o motor da actividade de uma determinada região, tendo mesmo sido em muitos casos o elemento determinante para o desenvolvimento de um núcleo urbano em que a população dependia de forma directa ou indirecta da actividade industrial.

Nestes casos o património industrial é um elemento indispensável para recuperar as regiões que

se veem confrontadas com uma situação de estagnação económica que afecta a sua qualidade de vida. O património industrial é fundamental para a recuperação da identidade e da memória da actividade a que se dedicaram os antepassados, e que de algum modo moldou a região tal como ela existe hoje.

As acções que se desenvolvem para a preservação e a valorização do património industrial podem ser um elemento que incentiva a criar novas actividades económicas, como por exemplo, a recuperação/reprodução dos produtos que eram produzidos ou o desenvolvimento do turismo industrial, que faz apelo a um tipo de turismo de cariz cultural que procura proporcionar lazer ao mesmo tempo que tem como objectivo transmitir conhecimento e promover a educação cívica e cultural.

Figura 3 - O papel do Património Industrial na sociedade actual.
Fonte: Elaboração da autora.



Aliás, a educação cívica e patrimonial é um dos papéis mais importantes do património industrial, nomeadamente pelo facto de ser um elemento importante para o reconhecimento e valorização das actividades produtivas e de determinados grupos sociais, como os operários, que ao longo da história não foram na maior parte das vezes reconhecidos e valorizados. Contudo, a função educativa do património industrial não se esgota aí, pois este património pode igualmente desempenhar um papel fundamental na educação técnica e científica. Para reconhecer o papel que este património pode ter na educação técnico científica basta considerar o saber-fazer ancestral ligado a produção artesanal, mas também às actividades já com alguma mecanização, ou considerar a informação que uma central eléctrica, em que se mantiveram as máquinas, pode dar sobre a evolução da tecnologia de produção de electricidade, para dar apenas dois exemplos. Mas, o património industrial pode ser também um elemento importante para a educação ambiental ao fazer entender como o desenvolvimento industrial levou à alteração do curso dos rios e à poluição da água, ou à poluição da atmosfera com o fumo que saía das chaminés das fábricas que funcionavam a vapor.

BREVES CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por tudo o que dissemos acima se entende a importância que pode ter o património industrial nas sociedades actuais e a importância de o preservarmos, para que através do passado possamos entender o nosso presente, mas sem esquecer nunca que se não entendemos o nosso presente não poderemos analisar o passado.

E também sem nunca esquecer que “Por detrás dos traços sensíveis da paisagem, dos utensílios ou das máquinas, por detrás dos documentos escritos aparentemente glaciais e das instituições aparentemente mais distanciadas do que as elaboraram são exactamente os homens que a história pretende apreender”⁸.

8. BLOCH, Marc, Introdução à história. Lisboa: Ed Europa América, 19... p. 27.

REFERÊNCIAS

BLOCH, Marc, Introdução à história. Lisboa: Ed Europa América, 19..

AMORIM, Inês. A cerâmica de Aveiro no século XVIII das olarias à fábrica de Louça Fina. Revista da Faculdade de Letras. História, Porto, Vol. 13, nº. 1, 403-422, 1996.

BASTO, João Teodoro Ferreira Pinto. A Fábrica da Vista Alegre: o livro do seu centenário 1824-1924. Lisboa: Biblioteca Nacional. 1924, 2 vols.

JUSTINO, David. A formação do Espaço Económico Nacional, Portugal 1810-1913, Lisboa, Veja. 1988, vol. 1.

MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda. Inquérito de salubridade das povoações mais importantes de Portugal. Lisboa: Imprensa Nacional. 1903.

CARDOSO DE MATOS, Ana. Los usos industriales y urbanos del agua en Portugal y sus consecuencias medioambientales en la época contemporánea, In: MATÉS-BARCO, Juan Manuel, CARDOSO DE MATOS Ana, BERNARDO, Maria Ana (Editores). Control y usos del agua en la Península Ibérica: perspectivas diversificadas a largo plazo. Madrid: Silex, 2023, pp. 181-206.

BLACKBOURN, David, The conquest of Nature. Water, Landscape, and the Making of Modern Germany. New York: W. W. Norton, 2006, p.191.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi financiado por fundos nacionais através da Fundação para a Ciência e a Tecnologia no âmbito do projeto CIDEHUS-UIDB/00057/2020

DINÂMICAS TERRITORIAIS DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NAS ZONAS RURAIS DE TRADIÇÃO DOCEIRA: CASOS IBEROAMERICANOS



Francisca Ferreira Michelin

Professora Titular do Departamento de Museologia, Conservação e Restauro e do Programa de Pós-Graduação em Memória Social de Patrimônio Cultural do Instituto de Ciências Humanas da Universidade Federal de Pelotas. Bolsista de Produtividade em Pesquisa CNPq-2. Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Brasil. Líder do grupo de pesquisa CNPq Intercâmbios no patrimônio cultural: heranças, acervos e visualidades. Atua com os temas fotografia, patrimônio cultural, patrimônio industrial, memória social, e acessibilidade em museus.

Aqui se relatam alguns dos resultados do plano de trabalho desenvolvido de junho de 2022 ao final de maio de 2023, referente à investigação do estágio de Professor Visitante Sênior, no âmbito do Programa Capes Print, formalizado pelo Acordo de Cooperação Técnica celebrado entre a Universidade Federal de Pelotas e a Universidade de Sevilla.

Ao chegar em Sevilla, fui morar em um endereço no centro histórico da cidade, muito perto de vários mosteiros e igrejas. Logo fiquei sabendo que os conventos de Sevilla vendiam doces produzidos pelas freiras. Doces, que por seu local de produção, são chamados de conventuais.

A denominação Doces Conventuais para

determinado tipo de produção doceira é entendida no Brasil como uma herança de origem portuguesa, desde os clássicos Gilberto Freyre e Câmara Cascudo. No entanto, a diferença que encontrei em Espanha foi o fato dos doces ainda serem produzidos nos conventos de vida contemplativa. Tanto no Brasil como em Portugal já não se pode assegurar que há essa produção nos conventos com finalidade comercial.

Os doces conventuais não estavam previstos na pesquisa que me levou à Sevilha e mesmo os doces em si não eram o foco principal. Além disso, o recorte espacial definido para o objeto de estudo é o meio rural em cidades de baixa densidade demográfica. No entanto, foram as características marcantes desta produção doceira que a colocou no foco do meu trabalho. É um produto que se vincula ao princípio ora et labora (reza e trabalha), resulta de uma atividade praticada dentro de espaços patrimoniais (os mosteiros) e que se afirma como a manutenção de receitas muito antigas, herdadas e que, portanto, acumulam aspectos de muitas culturas e influências. Essa produção depende da existência das freiras e do conhecimento

transmitido dentro dos mosteiros, participando tanto das celebrações religiosas quanto das laicas. Ressalta-se que a venda dos doces constitui uma fonte de renda para os mosteiros, embora não seja capaz de garantir a subsistência das comunidades religiosas que os produzem.

Desde as primeiras observações, destacou-se com igual importância o vínculo inquestionável de cada monastério com a história das cidades onde se encontram. Compreender esse fenômeno - a tradição dos doces conventuais - é também uma forma de compreender a trajetória das cidades.

Desse modo, o tema inseriu-se na pesquisa que eu estava realizando como uma nova perspectiva que colocou em debate vários aspectos da tradição doceira. Avançando no tema, foi também em Sevilha que encontrei o elo entre a confeitaria tradicional japonesa e os doces conventuais. Sobretudo, interessava-me a condição dos mestres japoneses de wagashi, que assim são reconhecidos pela sua competência na arte dos doces tradicionais. Com a abertura das fronteiras do Japão para o ingresso de estrangeiros temporários e as devidas permissões, passei 14 dias naquele país, buscando possíveis confluências.

METODOLOGIA

Para estabelecer relações, organizei os conteúdos em três linhas de investigação:

1) A produção de doces tradicionais na região sul do

Brasil, na área hoje conhecida como Antiga Pelotas. Nessa linha, são sete os temas que estão sendo desenvolvidos pelo grupo de pesquisa que lidero e sobretudo pelos projetos de doutorado e mestrado que oriento. Definem-se como:

- 1.1. As heranças culinárias advindas da colonização, escravatura, imigrações e trânsitos de fronteira. Este tema propõe a revisão analítica sobre os elementos que fazem a confluência da tradição com o patrimônio imaterial da produção de doces nos sistemas de fabrico oriundos na região. Vários autores tratam deste tema em algumas áreas comuns à proposta, como: Magalhães (2018).
- 1.2. A produção de açúcar na região sul do Brasil. Tema fundamental, busca relativizar a dependência a outros estados que o Rio Grande do Sul teve deste insumo básico à produção doceira. Dois importantes estudos em desenvolvimento, orientados por mim, embasam este item (uma tese de doutoramento¹ e uma dissertação de mestrado²).
- 1.3. Aspectos determinantes da ruralidade nos cultivos e aproveitamento dos recursos naturais. Este tema se dedica à revisão analítica dos estudos que tratam dos cultivos na região que relacionam a produção industrial familiar, tradição e patrimônio. Aspectos de gestão estão sendo desenvolvidos em uma tese de doutorado³ orientada por mim.
- 1.4. Subsistência e modos de comercialização. É o tema que se dedica a verificar os elementos que participam e contribuem para a ativação do patrimônio alimentar, levando em conta aspectos de domínio

1. Amanda Mensch Eltz. Ingresso: 2021. Título da pesquisa: O percurso da cana-de-açúcar, do melado e da rapadura: doces tradições do litoral Norte do Rio Grande do Sul.

2. Danielli Saboia da Silva. Ingresso: 2022. Título da pesquisa: Carlos Ritter e a Memória da Indústria Cervejeira na cidade de Pelotas/RS.

3. Cláudia da Silva Nogueira - Ingresso: 2022. Título da pesquisa: gestão e sustentabilidade da paisagem de produção do doce: Avaliação do patrimônio e da indústria familiar em cidades de tradição doceira nas regiões da Serra dos tapes(BR) e Andaluzia(ES).

4. Wagner Halmenschlager. Ingresso: 2020. Título da pesquisa: Festas e tradições locais: A paisagem gastronômica de Morro Redondo

5. Giane Trovo Belmonte - Ingresso: 2021. Título da pesquisa: “Tesouro Humano Vivo: os guardiões do saber fazer da tradição doceira de Morro Redondo/RS”. Defesa realizada.

Figura 1: Fábrica na área rural da Serra dos Tapes/RS, Brasil. Fonte: Fotografia de Ubirajara Budin Cruz, 2021.



técnico, tecnológico e administrativo. Uma tese de doutorado⁴ orientada por mim tem conseguido delinear um aporte teórico e documental importante sobre este item.

1.5. Segurança alimentar e políticas de salvaguarda da tradição culinária. É o tema no qual se investiga o conflito imanente às tradições alimentares. Foi tratado recentemente em uma dissertação de mestrado orientada⁵ por mim.

1.6. Produção artesanal, manufatureira e industrial (Figura 1). Tema que verifica a produção nas fábricas, sobretudo no que tange à memória do trabalho e à tradição alimentar. Igualmente esse tema está tratado na dissertação de mestrado referida no item anterior.

1.7. O Processo de patrimonialização e o INRC. O tema se dedica a verificar as recomendações sobre a tradição doceira, analisando-as a partir deste documento base.

- 2) A produção tradicional de doces conventuais em Espanha. Dá-se em um contexto histórico-social-econômico permeado por muitas variáveis. Reunidas que gravitam em torno de um tema que abriga os doces. São sete e se baseiam nos documentos oficiais (Plan Nacional de Abadias, Monasterios y Conventos, Plano Nacional de Salvaguarda del Patrimonio Imaterial e o Plan Nacional de Emergencias y gestión de riesgos del Patrimonio Cultural).
- 2.1. Os processos históricos (séculos XVIII, XIX e XX) de desamortização, expulsão das ordens religiosas e os movimentos anticlericais (BARRIOS, 2009; DÍAZ, 2011; SHAW, 2007).
- 2.2. As regras monacais dos mosteiros de vida contemplativa (Figura 2) e as formas do princípio Ora et labora. Esse conteúdo contempla aspecto da memória culinária, dos segredos das receitas e suas particularidades que expressam a guarda de um conhecimento residente no indivíduo (THV), (ÁNGEL MARTÍNEZ CUESTA, 1995; BANGO, 1998; CARNERO, 2017, 2017a, 2021; IÑIGO, 2005; PÉREZ CANO, 1993; ROLDAN, 2021).



Figura 2: Mosteiro de Santa Clara, Estepa, Espanha. Fonte: Fotografia da autora, 2022.

- 2.3. A ação da comunidade em vista da manutenção da vida contemplativa. Esse conteúdo foi buscado em diferentes fontes atuais e, especialmente, em matérias jornalísticas em periódicos de diferentes tendências. Buscou-se identificar os elementos de espiritualidade e resistência, continuidade histórica, modelo social e especialmente o sentido de comunidade.
- 2.4. Os impactos dos documentos regulatórios e ordenadores exarados pelo Vaticano sobre as famílias religiosas contemplativas. Conteúdo está diretamente relacionado com a Crise de Vocações, dentro de uma linha do pensamento atual no próprio Vaticano que defende a supressão das ordens de vida monacal contemplativa, entendidas como incompatíveis com a atualidade.
- 2.5. O Papel e a atribuição das monjas na manutenção da tradição doceira conventual em relação as suas possibilidades tanto religiosas como de organização do trabalho. Conteúdo muito relacionado com a história da mulher trabalhadora, da operária e da provedora da família (ESPINOSA, 2019; GONZÁLEZ, 2020; MARTINS, 2014; SÁNCHEZ, 2007).
- 2.6. O aprimoramento da produção doceira sob determinantes econômicos incluindo a competitividade no mercado. Conteúdo alinhado com o entendimento de que o patrimônio imaterial e as tradições são fenômenos ativos e dinâmicos que se formulam no fluxo de mudanças. A prática da doçaria conventual contradiz a permanência das regras monásticas. (VILHENA, 2000; TEIXEIRA, 2017; ALPERI, 2012).

2.7. A relação da manutenção da vida monástica contemplativa com os interesses mercadológicos sobre os espaços edificados dos mosteiros, inclusive conflitos internos manifestados diante das disputas dos interesses econômicos. A pesquisa deu-se em periódicos datados desde os anos 2000. Os dados encontrados apontam para a especulação imobiliária sobre os edifícios dos mosteiros, tanto os urbanos como os que se encontram em áreas rurais ou mais periféricas nas cidades. Há movimentos dessa ordem dentro das próprias ordens religiosas.

3) A presença do wagashi na cultura tradicional japonesa. Linha incipiente que só pude abordar a partir de quatro temas. A densidade é de natureza religiosa, porque na cultura japonesa o wagashi sintetiza várias dimensões advindas do zen-budismo. Há de se observar que diferentemente do ocidente, o estado japonês religioso no qual se instaura o wagashi como expressão cultural japonesa, não professa uma religião específica e sim confluências de ramos de religiões que se instituem a partir de uma matriz.

Dada a sua complexidade, não foi possível desenvolver os temas no período da estância de investigação. Idealmente, a linha pode avançar a partir de estudos no Japão e em outros países da Ásia (Coreia do Sul, estado de Taiwan, região de Hong Kong etc.). Restringi-me aos elementos dos quais foi possível obter dados.

3.1. O Doce como oferenda, como expressão de espiritualidade e religiosidade (Figura 3). É o tema

do surgimento do conceito do wagashi como doce tradicional japonês vinculado ao Chadô. E também, onde os princípios do zen-budismo se manifestam. A instituição do wagashi como expressão do ser japonês o aproxima da religiosidade sincrética própria daquele país, assim como de uma espiritualidade circunspecta cujo rito individual traduz um modo de vida.

Figura 3: Oferanda em origamis imitando flores de sakura e wagashi no percurso do Monte Takao / Toquio
Fonte: Fotografia da autora, 2023.



- 3.2. O Doce como representação dos princípios e dos símbolos da cultura japonesa. Neste tema, a cultura multifacetada do país decorre em grande parte dos influxos de influências advindas da China, Coreia e Índia. Portanto, o modelo cultural que surge com a unificação tem marcas únicas que persistem e das quais o wagashi, também ele um produto consciente da unificação, é representativo.
- 3.3. Os modos de comercialização e as formas de presença no cotidiano japonês. O wagashi é comercializado em todos os lugares e também nos lugares próprios. Como as representações das sakuras ou as reproduções da grande onda de Kanagawa ou do Monte Fuji, o wagashi participa dos símbolos japoneses clássicos. Não é exclusivo, sob tal aspecto, e sim coincidente com o modo de vida japonês. Isso o faz muito rentável, ainda que se chame pelo mesmo nome doces com processos de feitura muito diferentes.
- 3.4. Os processos de manutenção da tradição dos wagashi. O wagashi, como todas as expressões tradicionais japonesas, define-se em um contexto de sagrado no qual o saber fazer é a essência da tradição. A expressão Tesouro Humano Vivo foi cunhada no Japão por volta dos anos de 1950, para definir as pessoas que dominavam técnicas e processos milenares ou muito antigos e que constituíam a fonte de conhecimentos essenciais para a cultura. Quatro décadas depois, a Unesco apresentaria um programa com a mesma função e nome. Assim, o Japão consegue manter vivas práticas

antigas estabelecendo modos de reconhecimento desses saberes.

CONCLUSÕES

Ao longo da trajetória de doze meses foi possível ampliar o campo de estudo inicialmente apresentado no acordo de cooperação. Surgiram novos pontos de vistas, objetos de pesquisa e contextualizações.

Os resultados do projeto original se elaboram na verificação do discurso patrimonial que resultou no reconhecimento da tradição doceira de Pelotas e Antiga Pelotas e no doce como subsistência, de famílias que detém pequenas propriedades que combinam várias heranças, tanto as trazidas pelos imigrantes como as já praticadas pelos locais. As produções artesanais, manufatureira e industrial também foram coincidentes ao longo do século XX e até o presente.

Além disso, foram desenvolvidas mais duas investigações: os doces conventuais em Espanha e a tradição do wagashi. Em ambos, levei em consideração as práticas alusivas à elaboração do alimento como expressão de modos tradicionais de vida em determinados territórios.

Apresento a seguir as conclusões parciais que se formulam em conjuntos de variáveis que chamei de: 1) equivalências (semelhanças particulares que não caracterizam igualdades); 2) contrapontos (elementos que não são dissonantes ou contraditórios entre os três casos mas, tampouco são parecidos) e 3) diferenças

(pontos diametrais que não permitem que se estabeleça qualquer estado comparativo):

1. Equivalências. Assim denominei dois aspectos que podem ser observados nos três objetos de estudo (a tradição doceira da Antiga Pelotas; os doces conventuais na Espanha e os Wagashi). São equivalências porque o resultado da pesquisa apresenta elementos que em alguma medida podem ser comparados e, assim, auxiliam a observar as semelhanças aparentes do fenômeno em contextos diversos.
 - 1.1. Relação com o turismo. Nos três casos a relação existe. No Japão e na Espanha ambas as tradições são notoriamente atrativos turísticos. No caso do Brasil, podem ser oferecidas em lugares onde há turismo, ainda que o turismo na Serra dos Tapes seja rural e incipiente.
 - 1.2. Objeto de estudo. As três tradições geram estudos sobre si. Em Espanha o volume é grande devido ao tamanho da comunidade acadêmica que estuda esse mundo religioso. No Japão, em língua japonesa, há muitos estudos publicados que tratam de registrar o wagashi e reconhecer sua trajetória. No Brasil já há um volume de trabalhos que se debruçam sobre essa tradição.
2. Contrapontos. Assim denominei quando um aspecto observado nos três casos apresenta uma dissonância por um não se colocar na mesma condição dos outros dois.
 - 2.1. Condição patrimonial e proteção legal. Duas das três manifestações doceiras estão protegidas legalmente,

em diferentes instâncias que correspondem a como se processa em cada caso. A tradição doceira de Antiga Pelotas tem o reconhecimento nacional do IPHAN com a inscrição no livro dos Saberes e Fazeres. Os Doces Conventuais dos Mosteiros da Espanha não estão protegidos legalmente, apesar da contínua menção que se encontra a esse conteúdo como patrimônio cultural. Ressalta-se que não estão citados no Guia do Patrimônio imaterial de Andaluzia. Já, o wagashi faz parte do Washoku, comida tradicional japonesa, patrimônio imaterial mundial desde 2013.

2.2. Modo de Produção e de transmissão. Duas das três manifestações acontecem em uma comunidade restrita, no caso da tradição doceira de Antiga Pelotas, dentro das famílias doceiras da área rural; no caso dos doces conventuais, dentro das comunidades religiosas das ordens de vida contemplativa. Já com o wagashi, o aprendizado se dá por um sistema de atelier, diretamente com um mestre de wagashi, ainda que possa inicialmente acontecer em escolas especializadas. No entanto, nos três casos se reconhece que há uma pessoa que transmite o conhecimento.

2.3. Religiosidade. Como já dito anteriormente a tradição doceira que se trata aqui no Japão e Espanha é religiosa. Não o é no Brasil, ainda que se possa olhar com mais atenção a presença do doce colonial nas festas religiosas das comunidades.

3. Diferenças. A isso chamei quando o aspecto observado apresenta-se nos três casos de modo muito particular.
 - 3.1. Apoio da comunidade. A comunidade religiosa e laica que vem agindo em prol dos conventos e monastérios de vida contemplativa em Espanha forma grupos reconhecíveis que enunciam o seu interesse em apoiar e afirmam o reconhecimento de uma importância espiritual ou patrimonial. No Brasil, os próprios detentores da tradição não estão seguros dela, ainda que eventualmente possam afirmá-la. No Japão, a força institucional e o comportamento coletivo são outra coisa ao que no ocidente chamamos de comunidade.
 - 3.2. Presença na mídia. Considerei mídia toda e qualquer forma de comunicação que se opere para um público amplo utilizando os meios digitais, impressos, televisivos, filmicos e videográficos. O doce tradicional no caso brasileiro está divulgado por um ou mais meios quando se faz presente em festas e feiras das cidades. No caso do Japão, a sua presença é tão constante em diferentes locais que essa comunicação visual se dá de outro modo. O doce conventual tem vias específicas de comunicação e uma delas são os muitos e constantes receituários sistematicamente publicados. Curiosamente, são três situações distintas, mas que parecem operar resultados similares.

Finalizo observando que a produção gastronômica é muito significativa do ponto de vista da sua condição patrimonial, entendendo aqui que acaba sendo um vetor de muitos significados acumulados ao longo do tempo. A diferença do doce para outras formas culinárias é a sua dispensabilidade.

Enfim, ao doce convergem numerosas subjetividades e certo é que o patrimônio é um fato, material ou não, no qual o valor mais candente é uma atribuição subjetiva. É difícil não esquecer que esse fenômeno - o doce - tão dispensável e flexível, é causa e consequência de outros fatos muitos concretos, e por difícil que seja encontrar concretude nos eventos memoriais, com eles o mundo se movimenta.

REFERÊNCIAS

ALPERI, Víctor. De viejos manuscritos, monjas renegadas, obispos enfermos, sabidurías centenarias y licores

con nombre de Cristo. In La Cocina de los Conventos. Academia de la Cocina Española, 2012.

ÁNGEL MARTÍNEZ CUESTA, O. R. A. Las monjas en la América Colonial, 1530-1824. Thesaurus, Tomo L, N°.1-2-3, 1995, p. 572-626.

BANGO, Isidro G..El monasterio medieval. Anaya, 1998.

BARRIOS, Juan Manuel. Las desamortizaciones y el patrimonio histórico de Andalucía. Sevilla: Cajagranada, 2009.

CARNERO, Gloria Centeno. Real Monasterio de Santa Clara de Sevilla. ICAS-Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla, 2021.

CARNERO, Gloria Centeno. Real Monasterio de Santa Clara de Sevilla. Colección diplomática, 1264-1569. Vol. I. ICAS: Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla, 2017.

CARNERO, Gloria Centeno. Real Monasterio de Santa Clara de Sevilla. Colección diplomática, 1264-1569. Vol. II. ICAS: Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla, 2017a.

DÍAZ, Manuel P.(dir). Clericalismo y Anticlericalismo (dossiê). Andalucía en la Hisória. Centro de Estudios Andaluces. Año IX, no 34, octubre-diciembre, 2011.

ESPAÑA. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Plan Nacional de Abadías, Monasterios y Conventos, 2015.

ESPINOSA, Pamela Lizbeth Mosquera. La influencia de la Iglesia católica en la repostería tradicional de Quito, época colonial. Universidad Iberoamericana del Ecuador: Escuela de Gastronomía,

Ingeniería en Administración de Empresas Gastronómicas, 2019.

GONZÁLEZ, Alejandra Fuentes . La repostería de las clarisas antiguas: Artífices, materias primas y tipos de preparaciones. *Intus-tere Historia*, Año 2020, Vol. 14, n° 2, p. 169- 193.

IÑIGO, José Maria. Guía de Monasterios de España: Espíritu, arte, tradiciones. PPC: 2005.

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Dossiê de Registro da Região Doceira de Pelotas e Antiga Pelotas (Arroio do Padre, Capão do Leão, Morro Redondo e Turuçu)/RS. 2018.

MAGALHÃES, Mário O. O doce nas ruas: desenvolvimento e atuação da tradição de doces finos. In IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Dossiê de Registro da Região Doceira de Pelotas e Antiga Pelotas (Arroio do Padre, Capão do Leão, Morro Redondo e Turuçu)/RS. 2018. p.31-44.

MARTINS, Rafaela. O cotidiano atrás das grades de mulheres que escolheram viver na clausura em convento de Itajaí. *Agencia RBS. O Sol Diário - Cidades, Reportagem especial*, 08/08/2014.

PÉREZ CANO, María T.. Patrimonio y ciudad el sistema de los conventos de clausura en el centro histórico de Sevilla: génesis, diagnóstico y propuesta de intervención para su recuperación urbanística. (Tesis Doctoral Inédita). Universidad de Sevilla, Sevilla, 1993.

ROLDÁN, Manuel J.; ALMEIDA, Daniel S.. En Clausura: Guía de conventos y monasterios de Clausura de Sevilla. Hermandad de Nuestra Señora de la Antigua y San Antonio de Padua, 2021.

SÁNCHEZ, María José de la Pascua. Solidariedad en el antiguo régimen: las hermandades. In *Andalucía en la Historia*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, año V, n° enero de 2007, p. 17-21.

SHAW, Carlos M. (dir). Hermandades y Cofradías en el Antiguo Régimen. Andalucía en la Hisória. Ano V, nº 15, enero 2007.

TEIXEIRA, Vítor. Os Frades Menores em Portugal desde 1217. Archivo Ibero-Americano, v.77, no 284, 2017, p.161-220.

VILHENA, Maria da Conceição. Reminiscências árabes na doçaria portuguesa: as alcomonias. Arquipélago - História, 2a Série, IV - N. 2, 2000, p. 625-634.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, ao Departamento de Museologia, Conservação e Restauro e à Universidade Federal de Pelotas.

Ao Tutor de pesquisa, Dr. Julián Sobrino Simal, Universidade de Sevilha.

Ao Tutor acadêmico, Dr. Enrique Larive López, Universidade de Sevilha.

XÉRÉTYPE

tipografia pictórica

do patrimônio alimentar



João Fernando Igansi Nunes

Professor Titular do Colegiado de Design, Centro de Artes e do Programa de Pós-Graduação em Memória Social de Patrimônio Cultural do Instituto de Ciências Humanas da Universidade Federal de Pelotas. Doutor em Comunicação e Semiótica pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil. Líder do grupo de pesquisa CNPq Memória Gráfica, Tradição e Sociedade. Atua com os temas cultura visual, interfaces computacionais, memória social e tipografia.

O presente trabalho, exercício interdisciplinar entre Comunicação Visual, Memória Social e Patrimônio Cultural Alimentar, aplica os símbolos visuais da vitivinicultura do **Marco de Jerez**, Andaluzia, Espanha na construção de uma tipografia pictográfica.

Considerada como potência para um sistema de escrita inclusiva, ferramenta da enodiplomacia, a visualidade referida está plasmada nos rótulos do Vinho de Jerez e se configura como um substrato de memória e pertencimento, para além dos seus atributos persuasivos publicitários.

Comunidade autônoma localizada ao sul da Península Ibérica, Andaluzia está delimitada pelo

Oceano Atlântico a oeste e pelo Mar Mediterrâneo ao sul e ao leste. Coração andaluz, o **Marco de Jerez** é território de singular história e tradição, faz parte da porção continental da Espanha compondo-se triangularmente pelas cidades de **Jerez de La Frontera**, com sua herança cultural e arquitetônica, considerada o coração do Marco de Jerez. No século I a.C., Estrabão, no livro III de sua Geografia, disse que o cultivo da uva foi introduzido na região de Jerez de la Frontera pelos fenícios, fundadores de Cádiz por volta de 1100 a.C. Lar de algumas das mais antigas vinícolas da região, a cidade tem desempenhado um papel fundamental na preservação e aprimoramento dos vinhos de Jerez. Além disso, Jerez de la Frontera é renomada por sua real escola de equitação, o que agrega um componente único à sua identidade; **Puerto de Santa Maria**, situada à beira do rio Guadalete e do Oceano Atlântico que guarda o sítio arqueológico de Doña Blanca, localização da adega mais antiga do Ocidente que foi um centro produtor de vinho do século III antes de Cristo. O nome deriva da torre

que ali existe. É um pequeno edifício de planta em cruz grega construído no final do século XV, conhecido como a torre de Doña Blanca, que originalmente era a ermida de *Nuestra Señora de Sidueña*. O que hoje contemplamos é fruto de uma reconstrução realizada na segunda metade do século XIX. Uma interpretação historiográfica dos tempos modernos identificou esta torre como o local onde Dona Blanca de Borbón (1361), esposa de D. Pedro I, sofreu prisão e morte, daí o nome pelo qual a conhecemos hoje; **Sanlúcar de Barrameda**, situada na foz do rio Guadalquivir, é um dos pilares do Marco de Jerez. Território de várias bodegas históricas, algumas das quais datam do século XVIII. Essas adegas desempenham um papel fundamental na preservação das tradições vinícolas da região e no envelhecimento cuidadoso dos vinhos. Famosa por suas vinhas exclusivas, que produzem a uva Palomino. Esta cidade é o berço do icônico vinho Manzanilla, de sabor leve e seco. Além de sua contribuição para a indústria vinícola, Sanlúcar de Barrameda se destaca por seu patrimônio histórico e oferece um vislumbre fascinante da cultura andaluza. Além dessas, há também identificados os municípios de **Trebujena, Chiclana de la Frontera, Puerto Real, Rota, Chipiona e Lebrija** (o único situado na província de Sevilha: todos os demais situam-se na província de Cádiz).

Nessa esteira, como estratégia de preservação da memória do patrimônio alimentar, nasceu a proposta de criação de uma tipografia pictórica, pictográfica, intitulada Xérètype para o Marco de Jerez, com base nos símbolos culturais presentes nas etiquetas dos

seus vinhos, produzidas entre o período de 1822 a 2022 — duzentos anos de cultura vitivinícola. Conforme posicionamento da historiadora María del Carmen Borrego Plá (2003) os rótulos de vinho desse território nos faz recordar um passado histórico pungente e digno de ser preservado e promovido.

A tipografia pictórica do patrimônio alimentar, enquanto linguagem visual gráfica constituída de signos de nível simbólico, configura uma escrita narrativa do contexto cultural no qual se opera; tem o poder de antecipar o objeto, assumindo a condição de presença daquilo que representa: comportamento social, sua função, tradição e história (NUNES, 2020). Assim, registra e preserva e, em consequência, promove o território a partir dos seus usos – escrita e leitura.

Enquanto ferramenta metodológica, como estratégia para preservar e promover a memória do patrimônio alimentar da vitivinicultura, optou-se pelo sistema de linguagem visual ISOTYPE - International System of Typographic Picture Education (NEURATH, 1930). Esse sistema constitui uma espécie de linguagem inclusiva que busca formar e educar a sociedade. Complementarmente, o campo teórico da antropologia simbólica¹ do antropólogo americano Clifford Geertz, 2021, bem como o uso das dimensões semióticas para o tratamento dos níveis simbólicos da linguagem visual: semântico, sintático e pragmático, foram imprescindíveis para o tratamento conceitual da Xérètype.

Nomeadamente, através da linguagem visual dos rótulos do Vinho de Jerez, intervêm-se múltiplas

1. Para a interpretação cultural, a antropologia simbólica emprega a metodologia vigente na antropologia, na qual seus diferentes autores possuem, também, estratégias com focos diversos.

dimensões patrimoniais. Representações da paisagem de produção, dos produtos e/ou dos cidadãos comuns e/ou personalidades (Carlos V, Cristóbal Colón etc.), como algumas das representações encontradas que nos remetiram a um passado histórico digno de ser preservado e promovido. Sua potencia comunicacional exerce significativo poder de persuasão, como verdadeiro *Soft Power* (NYE, 2008), que reforça a identidade e pertença de um contexto vitivinícola através da enodiplomacia, muitas vezes praticada pelos seus verdadeiros tesouros humanos vivos - THVs (AMAYA-CORCHUELO, 2020).

O recorte temporal elegido, 1822 – 2022, abrangeu dois específicos contextos: o período anterior a regulação do Vinho de Jerez enquanto produto de Denominação de Origem e, o período posterior a sua regulação. Em tese, essa cronologia possui, no mínimo, dois² distintos valores e, conseqüentemente, distintas representações para preservar e promover um alimento saudável em um território sustentável. Destaca-se a expansão da viticultura de Jerez no início das primeiras décadas de 1800, entre 1820-1870, idade de ouro, com um crescimento espetacular entre 1822 e 1834 (HIGUERA, 2013). Já sua proteção legal, seguindo processos tradicionais determinados e cumprindo com condições específicas, foi definida pelo Conselho Regulador das Denominações de Origem “Jerez-Xérès-Shery” e “Manzanilla - Sanlúcar de Barrameda” registradas em 1933, delineadas pela sua origem de território e seus respectivos processos e técnicas de produção. O Conselho Regulador das Denominações

2. Primeiro valor como simples produto de consumo e, segundo valor como produto de consumo autenticado, elevando-se a condição notória para um produto de identidade institucionalizada.

de Origem (CRDO) é uma Sociedade de Direito Público representativa dos interesses econômicos e sociais, órgão descentralizado do Ministério da Agricultura e Pescas da Junta de Andaluzia. O CRDO representa, como dimensão privada, os interesses privados de todos os viticultores e vinícolas cadastrados e atua por delegação da Administração em uma série de questões diretamente relacionadas à gestão. Além disso, ele desempenha um papel de proteção como um bem de dimensão pública, diretamente ligado à própria Denominação de Origem.

O CRDO é o primeiro a publicar o Regulamento de Denominação de Origem, de acordo com as disposições do Estatuto do Vinho espanhol de 1933: o de “Jerez-Xérès-Sherry”. É a Denominação de Origem mais antiga da Espanha.

O CONJUNTO

Linguagem visual, patrimônio cultural e alimentar

O signo está no lugar do objeto, como proclamava a semiótica peirceana, referindo-se à capacidade do signo de apresentar o objeto que representa/significa. Para tanto, constrói-se por indução (relação natural) ou dedução (relação arbitrária). O símbolo, cuja relação com o objeto é convencional (ao contrário do ícone, cuja relação é analógica, e do índice, cuja relação é causal), pertence à tricotomia de ícone, índice e símbolo (...). Ele é geral e identifica classes (definidas na compreensão). O vínculo que o une ao objeto é

convencional, de caráter determinado por designação (nem semelhança, nem contiguidade). Ele perderia seu status de signo se não tivesse um interpretante.

A construção de uma linguagem lógica visual, uma ferramenta da comunicação, pode ser considerada inaugurada com o surgimento da escrita pictográfica, desenvolvida e desenhada por civilizações datadas aproximadamente de 3500 a.C. Embora o nascimento dos nomes tenha sido crucial para a designação de uma linguagem eficaz, assim como outras representações simbólicas, como o uso de números e moedas frapê.

A palavra “símbolo”, do grego “symbolon”, designa o reconhecimento do sinal (devido à sua qualidade de signo), do índice e do próprio signo. Dessa forma, os significados de símbolo podem ser circunscritos à esfera do testemunho da sua qualidade de signo. Moedas, selos, distintivos e sinais sensíveis são qualificados pelo termo “symbolon” na esfera cultural e/ou social.

Sob uma perspectiva religiosa, divina ou profana (universo completo de mitos e lendas), eles são designados como vestígios de uma entidade invisível. Alegoricamente, o adjetivo “symbolikos” e sua forma adverbial “symbolikôs” são utilizados para especificar um signo de nível simbólico.

De acordo com Jung (1964), as ideias de reconhecimento, significado oculto e traços do invisível se articulam em torno do símbolo como conceitos que, apesar do seu aspecto histórico, podem estar presentes na expressão contemporânea.

Vale destacar o ISOTYPE como símbolos

singulares de um grupo. O Método de Estatísticas Pictóricas de Viena, o ISOTYPE, foi desenvolvido no *Gesellschafts-und Wirtschaftsmuseum* (Museu Social e Econômico de Viena) em Viena entre 1925 e 1934. Por volta de 1935 (depois que seus principais praticantes foram forçados a deixar Viena devido ao surgimento do fascismo austríaco), ele assumiu a definição de Sistema Internacional de Educação por Imagens Tipográficas – *International System Of Typographic Picture Education* (ISOTYPE). Esse sistema é destinado a re-apresentações de valores da natureza, cultura e sociedade em forma pictórica. Otto Neurath, mentor e principal teórico do Método de Viena, desenvolveu o ISOTYPE em parceria com o artista gráfico Gerd Arntz e a matemática Marie Reidemeister. O sistema consiste em um conjunto de signos pictóricos de nível simbólico, padronizados e abstratos, destinados a representar dados científico-sociais, com orientações específicas sobre como combinar as figuras idênticas por meio da repetição serial.

Para situar la obra de Otto Neurath y comprender su figura debemos considerar su origen biográfico en un contexto intelectual judío vienés de finales de siglo XIX y transportarnos a la esplendorosa y convulsa Viena de fin de siècle; aquel ‘mundo perdido’ y ‘laboratorio europeo’ de tal singularidad y fascinación que aún vemos en el resonar algunas de nuestras preocupaciones e imaginaciones (Casals, 2003; Magris,

1988; Schorske, 1980). Con este telón histórico, cultural e intelectual de fondo se despliega el libro en el cual podemos distinguir dos propuestas relacionadas: una autobiografía visual, y una técnica visual. Me detendré en perfilar estas dos propuestas que se dibujan en dos partes diferenciadas del libro y que son especialmente insólitas e inspiradoras para pensarlas en el presente, así como invocar algunas de sus ausencias. (CLOT-GARRELL, 2021, p. 02.)

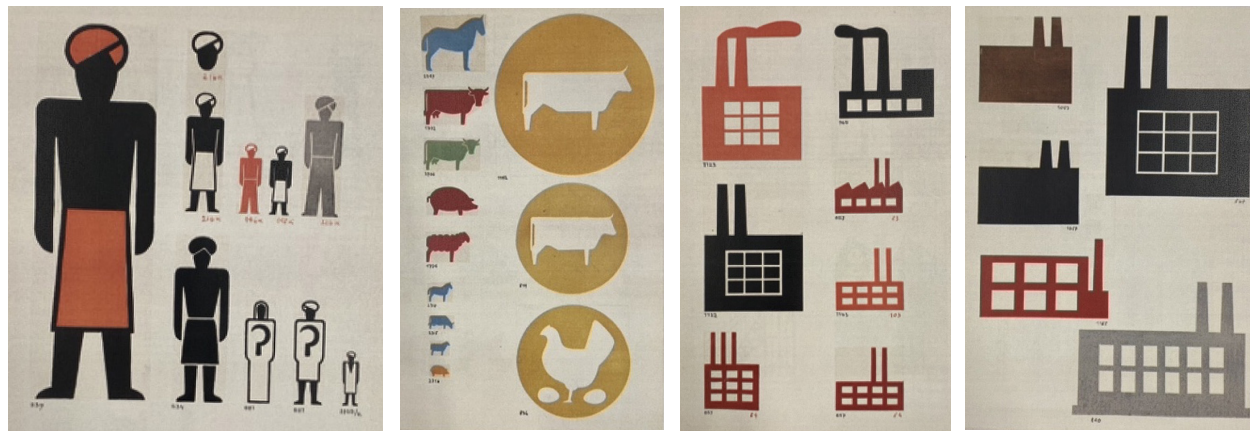
Iniciativa de uma educação permeada pela visualidade, o sistema se qualifica como uma linguagem visivelmente inclusiva, visando atender a consciência do olhar (NEURATH, 2010) do mundo moderno, colocando em primeiro plano imagens que pudessem ser melhor capturadas pela mente e, assim, dariam maior acesso ao conhecimento.

Les enseignants et universitaires font appel à elles, et les expositions et les musées attirent de très nombreux visiteurs. Piccadilly, Broadway ou n'importe quelle rue principale dans n'importe quelle grande ville est un véritable spectacle en soi. Dès lors, quoi de plus légitime que de qualifier notre époque d'"âge de l'oil"? (NEURATH, 2010, p. 39)

O método ISOTYPE foi amplamente praticado para a representação de estatísticas sociais, bem como de etnias, animais e/ou edificações, Figura 01. Também se aplicava a campanhas publicitárias, tais como a campanha nacional de saúde pública para a “Guerra contra a sífilis” do cirurgião-geral norte-americano Thomas Parran, desenvolvida por Rudolf Modley (1936), assistente de Otto. Em 1934, Modley estabeleceu a *Pictorial Statistics Incorporated* em Nova York, aplicado a publicações de guerra patrocinadas pelo Ministério da Informação e a documentários produzidos por Paul Rotha.

Ce que la plupart des individus regardent en premier dans les journaux, ce sont les images et les courtes légendes situées sous chacune d’elles, et non les résultats des courses ou des matches de football ni même l’actualité politique. Si Popeye, Blondie e d’autres petit personnages bien connus son une source de divertissement. (NEURATH, 2010, p. 39)

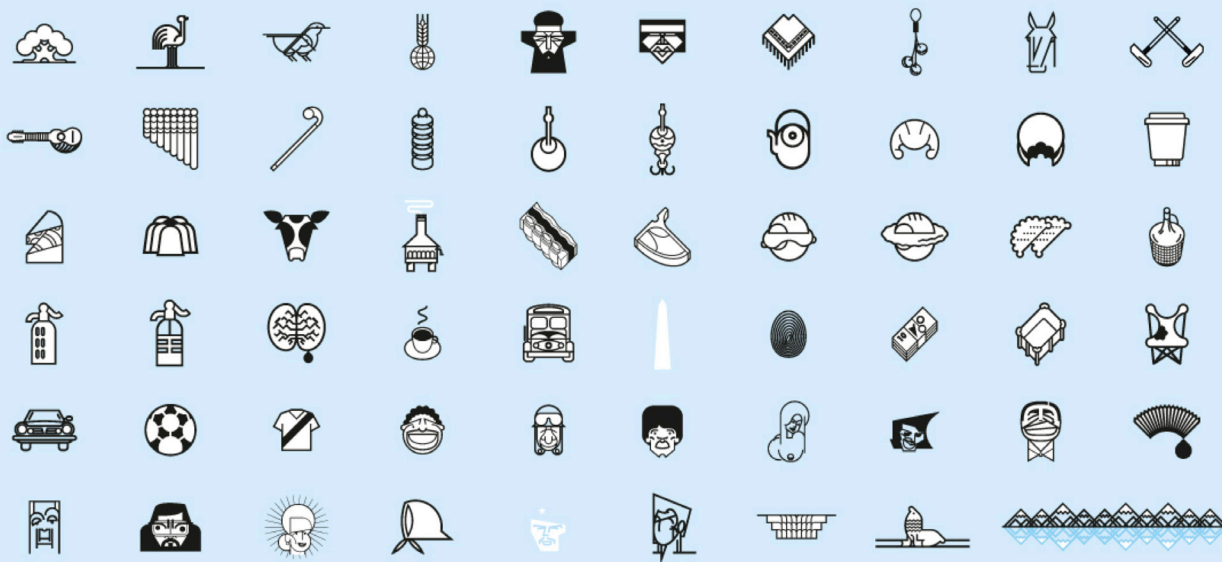
Figura 01. Acervo Otto and Marie Neurath Isotype Collection. Departamento de Tipografia e Comunicação Gráfica, Universidade de Reading, Inglaterra. Fotografias do autor.



Os exemplos dessas representações de etnias, animais e fábricas foram feitos por Otto Neurath, muitas vezes utilizadas como matrizes de pictogramas simples para apresentar informações quantitativas. A imagem da esquerda – etnias – usa formas específicas para representadar identidades étnicas. Embora o uso da cor, essa não se faz necessária para a informação desejada. Funciona como contraste de figura e fundo, aplicada nas representações pictográficas de animais e fábricas.

Análogo a ISOTYPE de Neurath, evidencia-se os produtos da NOBRAND, uma marca argentina criada pelos designers gráficos Hernán Berdichevsky, Gustavo Contreras Dvorak e Gustavo Stecher. Nobrand desenvolve produtos de excelente qualidade cujo design é baseado na identidade nacional, com pictogramas, síntese gráfica dos símbolos culturais *porteños* que podemos observar na Figura 02.

Figura 02. NOBRAND. Pictogramas dos símbolos culturais da Argentina. Fonte: Acervo do autor.



Com os símbolos do Marco de Jerez, não será diferente, considerando que um ato recorrente é, após degustar um vinho, irmos diretamente para o rótulo e procurarmos ver o que justifica, ilustra e/ou dá sentido ao gosto experimentado. A experiência do paladar, somada à interpretação dos valores visuais, são, portanto, complementares na interpretação e produção de significados da memória:

“Não é crime obter receitas a partir do nosso patrimônio cultural. Não é crime gozar uma museu pela sua riqueza cultural, mas também pelo prazer de se sentar, tomar um café, comprar um guia ou uma lembrança”. (Quagliuolo, 2020, p. 133)

Arquétipos visuais simbólicos

Um dos maiores legados da humanidade foi a linguagem escrita e, considerando os registros históricos, evoluiu com os Fenícios em meados de 1200 a.C. Mescla de símbolos icônicos para representação da realidade física, de valores e intenções, a escrita fenícia apresentava uma estrutura lógica avançada, constituída por signos pictográficos, ideográficos e determinativos, contemplando representações gráficas incluso para fonemas. Considerando a literatura acerca da origem da escrita, as referências foram naturalistas, gerando

uma verdadeira cultura visual, dado ao seu caráter determinista e de recorrência dos usos por diversas civilizações. Ou seja, a escrita alfabética ocidental tem origem na representação visual simbólica das coisas, sejam elas materiais ou abstratas que funcionam, ao longo prazo, como verdadeiros arquétipos visuais.

De origem grega, o termo arquétipo deriva da junção dos termos “*archein*” (original) e “*typos*” (padrão). A compreensão acerca de um padrão de origem que habita o imaginário do sujeito encontra-se explícita na teoria da psicologia analítica de Carl Jung (1964), a partir dos seus conceitos acerca do inconsciente coletivo, um certo *ritornello* simbólico herdado e praticado de geração a geração. Para Jung, os arquétipos representam valores potencialmente compartilhados pela experiência emocional causada, responsável por aproximar e/ou distanciar os sujeitos (JUNG, 1964).

Os signos simbólicos visuais da vitivinicultura do Marco de Jerez podem ser compreendidos como representações arquetípicas dos valores desse território, verdadeiras evocações de suas origens que se perpetuam nos corações dos seus sujeitos e são promovidos ao exterior, consolidando [em tese] uma verdadeira gramática visual simbólica universal.

Os arquétipos culturais existentes nas representações encontradas nos rótulos de vinho do Marco de Jerez registram, em grande escala, temas mitológicos que, segundo o Centro de Interpretação “Cádiz Mitológico”, fortalecem sua história e a tradição (herança dos povos Fenícios e Gregos, com significativa

herança cultural dos Romanos e Árabes).

Observa-se que os signos visuais da mitologia greco-romana de Hércules-Hercules, como um exemplo digno da representação da bravura, da força e/ou da beleza, ou ainda do Deus Dionísio-Baco que representa o vinho, erotismo e festas, estão presentificados e habitam a condição de onipresença na cultura andaluza, bem como em todo e qualquer lugar que circula o Vinho de Jerez: prazer é o que significa o Deus Baco-Dionísio, assim como beleza e força o Hercules Melkart. O Centro de Interpretação “Cádiz Mitológico” está dividido em seis módulos. O primeiro é dedicado ao ambiente da cidade de Cádiz e tem como protagonista Hércules. O segundo é dedicado a Tartessos, visa claramente estabelecer os limites entre as descobertas, teorias e evidências históricas e todas as especulações figurativas sobre o caráter mítico dessa civilização. O terceiro módulo aborda os deuses fenícios. O quarto módulo está dedicado ao templo de Melkart-Hércules. O quinto módulo dedica-se às divindades femininas, tais como Gadir e Astarté. E o sexto, o último módulo, explora os cultos a Baco e Baal-Cronos.

Nossos 7 Sentidos do Vinho

Para além do sabor palatável do vinho, como sentido gastronômico e econômico, nossos 7 sentidos são:

- 1. O sentido Mitológico:** inúmeros artistas, poetas e escritores ao longo da história inspiram-se com a herança

grega e romana que associavam o vinho e a videira a deidades da fertilidade, da colheita e da natureza, paralelos simbólicos do prazer, de celebração e alegria, refletindo o impacto cultural que o vinho pode ter na sociedade. Como mel, que só ao ler essa palavra escrita já nos faz salivar, o sentido da memória e imaginação da palavra Xerez significa “dulce” e “amoroso” ou, como diziam os antigos gregos, com “manos (xéri) amorosas”.

2. O sentido Religioso: Historicamente, o vinho desempenhou um papel essencial em cerimônias religiosas cristãs, especialmente na missa católica. O vinho de Jerez foi frequentemente utilizado como vinho sacramental durante a celebração da Eucaristia. O ato de consumir o vinho durante a comunhão é considerado um símbolo da transformação do sangue de Cristo e da unidade espiritual dos fiéis com Deus. Para além de sua importância como bebida alcoólica a sua conexão com rituais religiosos, suas referências bíblicas e sua presença em celebrações religiosas refletem a profunda relação cultural e espiritual que essa bebida tem com a sociedade espanhola, especialmente

na região da Andaluzia.

3. **O sentido da Tradição e do Pertencimento:** o ato de compartilhar uma taça de vinho é uma expressão de hospitalidade e amizade. Em eventos sociais e celebrações familiares, o vinho de Jerez muitas vezes desempenha um papel central, reforçando os laços entre as pessoas;
4. **O sentido da Paz e da Guerra:** o vinho de Jerez pode ser visto como uma bebida que abarca tanto o sentido da paz quanto o da guerra, dependendo do contexto em que é consumido e das tradições culturais e históricas envolvidas. Sua presença em momentos de celebração e conciliação reflete seu papel como símbolo de paz, enquanto a persistência de sua produção e consumo em tempos de conflito destaca sua resiliência em meio a adversidades.
5. **O sentido Patrimonial:** A tradição de produção e envelhecimento do vinho de Jerez foi passada de geração em geração, incorporando conhecimentos ancestrais sobre vinificação e o cuidado das uvas. Método de producción, artesanal/industrial e seus produtos somam-se aos aspectos arquitetônicos das suas, reconhecidas,

Bodegas (a palavra espanhola para “a adega”) Catedral. As bodegas de Jerez desempenham um papel crucial na preservação do patrimônio cultural relacionado ao vinho. Essas adegas são frequentemente instalações históricas, algumas com séculos de existência, onde o vinho é produzido, envelhecido e armazenado. Ao longo dos anos, essas bodegas se tornaram verdadeiros museus vivos do processo tradicional de produção de vinho de Jerez. A Bodega Catedral é um exemplo impressionante da importância cultural das bodegas em Jerez. Essa adega é notável por sua arquitetura única, que lembra uma catedral, com suas altas abóbadas e colunas. A Bodega Catedral não é apenas um local de produção de vinho, mas também um espaço que abriga um rico acervo histórico e cultural relacionado ao vinho de Jerez. Ela é um símbolo da importância que essas bodegas têm na preservação do patrimônio cultural da região.;

6. O sentido Cultural: Entramado de relaciones socioculturales, constituido a esencia indiscutível do patrimonio cultural andaluz. Símbolo de alegría e celebração, sua presença

em ocasiões festivas, como a Fera de Jerez ou as festividades religiosas, proporcionando um ambiente de felicidade e união entre as pessoas.

- 7. O sentido Universal:** o contato com o Vinho de Jerez potencializa aspectos da história, tradições e cultura do seu território, promovendo assim o entendimento mútuo do local e o intercâmbio cultural, ferramenta de diplomacia informal, bem como de negociações entre líderes e representantes de diferentes países. Ao compartilhar uma garrafa de vinho, as barreiras podem ser quebradas e relações pessoais podem ser estabelecidas, facilitando a comunicação e a cooperação. Considerado um símbolo da identidade nacional, ao ser exportado, pode impulsionar o turismo e a economia, estimulando a indústria do turismo e aumentando o comércio internacional. A cooperação em projetos vitivinícolas, como pesquisas científicas, intercâmbio de técnicas de vinificação e promoção de eventos enogastronômicos, pode também aproximar os países e incentivar a colaboração mútua e os intercâmbios multiculturais.

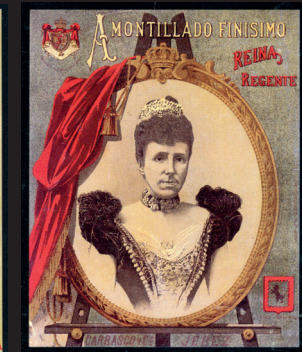
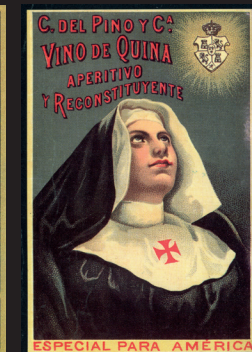
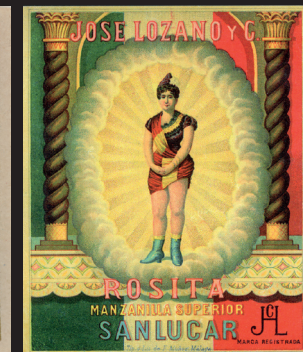
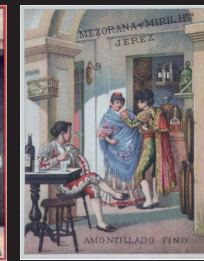
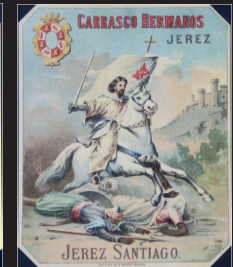
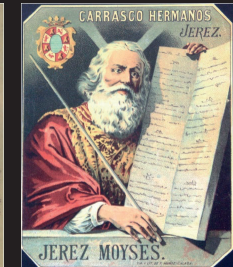
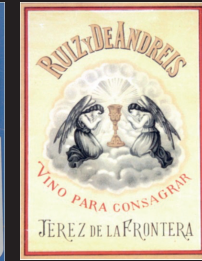
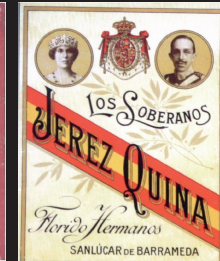
Em meados do século XIX, o vinho de Jerez já era considerado um produto reconhecido internacionalmente, representando uma parte significativa das exportações espanholas. A produção local de vinho tornou Jerez de la Frontera uma região reconhecida por seu empreendedorismo na Espanha. A viticultura impulsionou vários setores da tecnologia florestal (desenvolvimento do corpo de bombeiros para combater os frequentes incêndios nos destiladores), a produção e distribuição do sistema elétrico, a expansão das redes ferroviárias e o desenvolvimento da Indústria Gráfica, cada vez mais politizada. De acordo com as publicações de José Luis Jiménez García³ o rótulo do vinho da adega Fuentes Parrilla representa a defesa de Zaragoza, por Miguel Navarro Cañizares durante a Guerra da Independência: um imaginário que se perpetua no rótulo do vinho e do brandy. A Espanha de 1800-1900 viu o início dos princípios estilísticos da Art Nouveau no campo gráfico, na decoração, bem como nas obras de Alfons Mucha (1860-1939), também contribuindo para o aprimoramento das técnicas de impressão, da litografia à linotipia.

Sistematicamente, buscando organizar os documento “Rótulos” de Vinho do Marco de Jerez, Figura 03, subdividimos o material identificado em categorias e subcategorias de representações dos seus símbolos culturais. Abaixo, alguns exemplos:

1. Pessoas

- Géneros
- Sujeitos ilustres
- Campesinos/Trabalhadores

3. Jornal Diario de Jerez: A Guerra da Independência e jerez. https://www.diariodejerez.es/jerez/Guerra-Independencia-jerez_o_1696331122.html



- Familias
- Grupos
- 2. Folclore/Tradição**
 - Flamenco
 - Touromaquia
- 3. Natureza**
 - Território/Geografia
 - Uva
 - Vinhedos
 - Água
- 4. Religiosidade**
 - Santos
- 5. Animais**
 - Cavalo
 - Touro
 - Cachorro
- 6. Indústria/Fábricas**
 - Bodega
 - Toneleria
 - Litografia
- 7. Mitologia**
 - Hércules
 - Baco

Familia de produtos, vontade política

Rótulos são consideradas artigos de folheteria, papelaria, suprimentos efêmeros; Pictogramas, artefatos do Design, Figura 04, são matrizes [documentos] que influenciam o desenvolvimento econômico das artes



Figura 04. Tipografía Tipográfica POPPI, de Martin Friedl. Emigre Fonts: <https://www.emigre.com/Fonts/Poppi>

gráficas. Exemplo disso, no Brasil, foram Laemmert (Typographia Universal - importante editora e livraria brasileira do século XIX) e a Typographia G. Leizinger & Filhos no Rio de Janeiro, como afirmam Francisco Lellis e André Bocatto, Entre a Arte e o Design publicado no livro Os Banquetes do Imperador. (LELLIS, 2013)

Desenvolvida no âmbito da Faculdade de Ciências Sociais e Comunicação da Universidade de

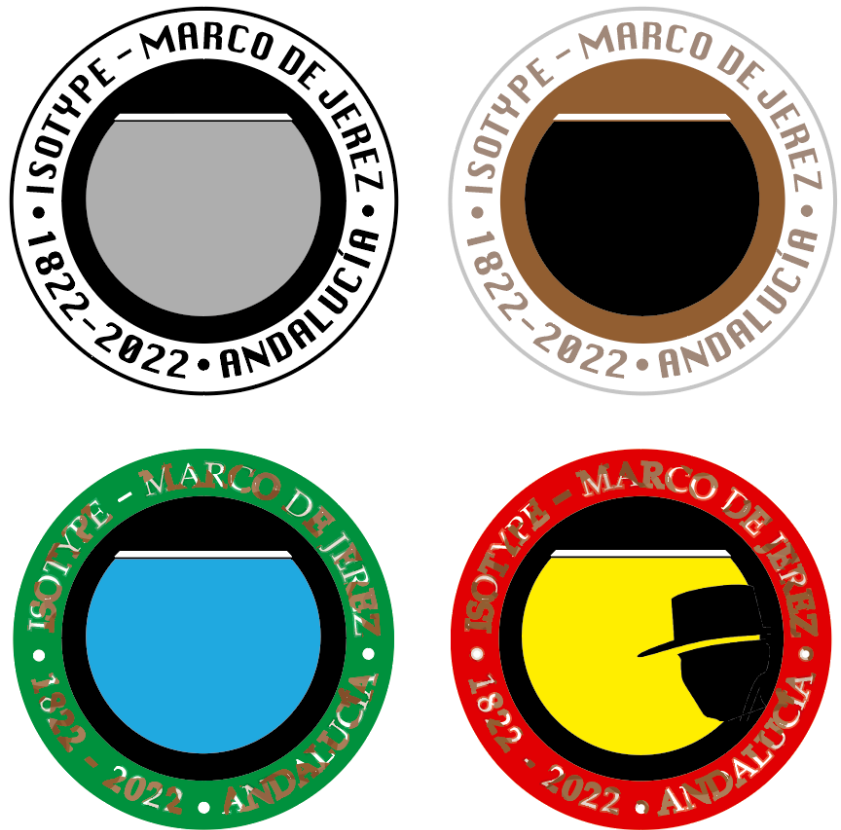


Figura 05. Identidade Visual ISOTYPE – Marco de Jerez – 1822-2022. Criação do autor.

Cádiz (UCA), centro universitário público localizado no Campus de Jerez, especificamente nas dependências do Instituto de Investigação Vitivinícola e Agroalimentar (IVAGRO), voltado à investigação científica e técnica sobre aspectos relacionados com à viticultura e o agroalimento, a Xérètype sai do rótulo de vinho, transcende as dimensões linguísticas para tornar-se escrita visual, produtos promocionais e, assim, gramática inclusiva, comunicação democrática.

A Marca, Figura 05, é símbolo representativo da “Bota”, barrio de Roble Americano. Pelo corte horizontal, a vista interna mostra em seu centro um plano (vinho) com uma linha superior (representação do velo, flor) sobreposto a outro plano, auréola (representação da madeira, barrio de vinho).

Orientado pelos princípios do Design Gráfico e da comunicação visual, o ISOTYPE MARCO DE JEREZ 1822-2022, justifica-se como estratégia para a preservação da memória do Patrimônio Alimentar e o desenvolvimento sustentável do território, representados pelos seus valores simbólicos.

Em meados do século XIX, o vinho de Jerez foi considerado um produto reconhecido internacionalmente, representando uma parte importante das exportações espanholas (105 de todas as exportações espanholas), a produção de vinho local fez de Sherry da Fronteira um território reconhecido por seu empreendedorismo na Espanha.

A vitivinicultura promoveu diversos setores da técnica florestal (desenvolvimento do corpo de bombeiros para combate aos frequentes incêndios

nos alambiques), sistema de produção e distribuição de energia eléctrica, expansão das redes ferroviárias e desenvolvimento da Indústria Gráfica. A Espanha de 1800-1900 foi das artes gráficas dos princípios estilísticos da Art Nouveau, da decoração, como as obras de Alfons Mucha (1860-1939), também para o aprimoramento das técnicas de impressão, da litografia à linotipia.

Em 1878, no Congresso Internacional de Marcas, foi criada a Liga Internacional para a Propriedade Mútua da Propriedade Industrial, cuja primeira reunião foi realizada em Paris, no ano de 1883. Um exemplo da representação política é a etiqueta do vinho Anís Seco da bodega Fuentes Parrilla, que representa a entrega das chaves da cidade de Granada por Boabdil aos Reis Católicos, o ilustrador copia o famoso quadro de Francisco Pradilla pintado em 1885. Em 14 de abril de 1891, o Acordo de Madrid tornou-se a norma. Os acordos e intenções foram declarados na reunião de Paris, iniciando o reconhecimento internacional do vinho Sherry como um produto de origem geográfica. Após alguns movimentos políticos internacionais como a fundação da Sherry Shippers Association (Londres 1910) ou, durante a ditadura de Primo de Rivera, pela consequente concessão da propriedade da marca “Jerez” à prefeitura de Jerez da Fronteira (1924), somando a chegada da Segunda República Espanhola, mediante Conselho Regulador das Denominações de Origem Jerez-Xérès-Sherry, o Marco de Jerez passa a ser um patrimônio territorial protegido em 1933.

Sob um plano pedagógico, não há nada

decorativo em uma representação pictográfica, só o essencial, apenas o necessário para a informação desejada, direta, unilateral, determinada e contextual.

Princípios para a Xérètype

Seguindo os indicativos de Neuhat para a construção de um ISOTYPE, foram definidas quatro regras básicas para a Xérètype, que são:

1. as quantidades de informação plurais não são representadas por um pictograma ampliado, mas por um número maior de pictogramas, sempre de mesma proporção. Na visão de Neurath, a variação no tamanho não permite uma comparação precisa (o que deve ser comparado - altura / comprimento ou área?), Enquanto pictogramas repetidos, que sempre representam um valor fixo em um determinado gráfico, podem ser contados se necessário;
2. para preservar essa clareza, não há uso de perspectiva;
3. as cores, quando existem, assim como algumas representações figurativas e/ou outras geométricas, são símbolos arbitrários;
4. a Xérètype será um silabário, contento representação de sílabas, a partir dos signos de nível simbólico pictográficos e ideográficos.

A melhor exposição da técnica Isotype continua a ser o livro de Otto Neurath International picture language (1936).

A “educação visual inclusiva” sempre foi o motivo principal por trás do Isotype. Esse sistema foi elaborado com o objetivo de informar, a todo e qualquer sujeito, com diferentes faixas etárias, culturais e/ou étnicas, explicitando uma autoconsciência e leitura de mundo. Complementar a linguagem verbal se configurava por existir no processo, contextual. Apenas uma técnica semelhante à linguagem, conforme Neurath se referia.

A linguagem visual pictográfica da Xérètype constitui em si essa potência: uma escrita narrativa do contexto em que vivemos, com poder de antecipar o objeto multifacetado da vitivinicultura do Vinho de Jerez.

A diferença cria significado, assumindo a condição de presença do que representa: os comportamentos sociais, sua função, tradição e história (NUNES, 2020). Dessa maneira, ela registra, preserva e promove o território a partir de seus signos de nível simbólico.

Xérètype: educação patrimonial da vitivinicultura

O poder da representação visual aciona as camadas e camadas de sentidos e interpretações, cunhadas na singularidade do significado: a representação pictográfica do homem carvoeiro, representa o homem carvoeiro e todo seu universo de sentidos.

Nossa exploração inicial usou visualizações simples com parâmetros de experimento rigidamente controlados, na esperança de que este trabalho possa

ser estendido como um conjunto mais diversificado de contextos. Os pictogramas criados em auto-contraste de traço e em cor configuraram representações visuais simplificadas e culturalmente relevantes ao Marco de Jerez, destinados a transmitir informações de forma universal e acessível, contemplando Natureza, Cultura e Sociedade. Esses pictogramas foram projetados com foco na clareza e compreensão instantânea, incorporando elementos culturais distintos que permitem uma identificação rápida do contexto e da mensagem. A pesquisa aprofundada das culturas em questão foi fundamental, garantindo a precisão na representação e evitando estereótipos falsos e/ou de apropriação estrangeira. Além disso, as diretrizes assumidas, uso de *grid* e hierarquia, garantem questões de legibilidade, proporções, consistência visual e adaptabilidade a diferentes meios e tamanhos. A colaboração entre designers, especialistas culturais e usuários potenciais será essencial para assegurar que os pictogramas atinjam efetivamente seu objetivo de transcender barreiras linguísticas e culturais.

Como estratégia para preservar e promover a memória do patrimônio da vitivinicultura do Marco de Jerez, a família tipográfica XÉRÈTYPE desempenha um papel crucial. Além disso, a adoção de uma linguagem inclusiva deve ser considerada como um componente essencial desse empreendimento. A incorporação de práticas linguísticas inclusivas não apenas respeita a diversidade de gênero e identidade, mas também reflete um compromisso contemporâneo com a equidade cultural e a acessibilidade comunicativa. Ao



incorporar tais abordagens, a tipografia XÉRÈTYPE não só perpetua a herança da vitivinicultura, mas também se posiciona como um veículo progressivo para compartilhar essa tradição com uma audiência mais ampla e diversificada, fortalecendo assim a conexão entre patrimônio e sociedade.

Temos cinco conclusões principais:

- (1) o conjunto dos signos pictográficos sintetizam as representações dos símbolos culturais, facilitando a memorização das suas unidades;
- (2) a codificação pode ser lida, é de fácil identificação por contiguidade;
- (3) os registros guardam atributos simbólicos da identidade do objeto representado, condição de singularidade;
- (4) os pictogramas estimulam uma leitura inspecionista em busca da compreensão sintática: quanto menor seu detalhamento, maior a pregnância: menos pode ser mais;
- (5) a visualidade da Xérètype aplicada é mais inclusiva que o discurso verbal à ela dirigido.

Xérètype é uma escrita inclusiva, ferramenta da enodiplomacia, para além dos valores econômicos. A rigor, aplicada em uma família de produtos, Figura 06, é de todos e para todos, singular e plural.

Xérètype, Marco de Jerez, configura-se como verdadeiro poder *blando*, uma metodologia de comunicação inclusiva a serviço do Patrimônio Alimentar da vitivinicultura do Marco de Jerez, eficaz à preservação de sua memória social e do seu patrimônio cultural.

Figura 06. Família de produtos com os símbolos da tipografia pictográfica XÉRÈTYPE. Criação do autor.

Bibliografia

AMAYA-CORCHUELO, Santiago (2020). Tesoros Humanos Vivo, patrimonio alimentario y desarrollo territorial. In: Gestão Integrada do Patrimônio Cultural: Humanidades, Sociedade e Ambiente. Editora UFPEL, Pelotas/RS/Brasil.

CLOT-GARRELL Anna El legado coral Neurath: una propuesta visual en ciencias sociales. (in) Encrucijadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales, Barcelona, 2021.

COLLIER, Bill Manley e Mark. How to read Egyptian Hieroglyphs. The British Museum Press, Londres, 2022.

GEERTZ, Clifford. La interpretación de las culturas/ The Interpretation of Cultures. Gedisa Editorial S A. Madrid, 2021.

HIGUERA, Miguel Ángel Aramburu-Zabala y Consuelo Soldevilla Oria. Jándalos: arte y sociedad entre Cantabria y Andalucía. Santander: Ediciones de La Universidad de Cantabria, 2013.

JUNG. Carl. G. O Homem e seus Símbolos. Edsitora Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1964.

LELLIS, Francisco e André Bocatto. Os Banquetes do Imperador. Editora Senac. São Paulo, 2013.

NEURATH, Otto (1930). Gesellschaft und Wirtschaft: Bildstatistisches Elementarwerk. Institut AG. Leipzig, Deutschland.

NEURATH, Otto. Des hiéroglyphiques à l'Isotype: une autobiographie visuelle. Éditions B42. Hyphen Press, Londres, 2010.

NUNES, João Fernando Igansi Nunes (2022). Design e sustentabilidade. In: Gestão Integrada do Patrimônio Cultural: Humanidades, Sociedade, Saúde e Ambiente. ARKEOS – Perspetivas em Diálogo, vol. 52, ITM, Mação.

NUNES, João Fernando Igansi (2020). Interfaces comunicacionais do Patrimônio Cultural. In: Gestão Integrada do Patrimônio Cultural: Humanidades, Sociedade e Ambiente. Editora UFPEL, Pelotas/RS/Brasil.

NYE, Joseph (2008). Public Diplomacy and Soft Power. The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 616, Public Diplomacy in a Changing, USA.

QUOGLIUOLO, Maurizio. Gestão do Patrimônio Cultural materialismo um meio para o desenvolvimento sustentável.
In: Gestão Integrada do Patrimônio Cultural: Humanidades, Sociedade e Ambiente. Editora UFPEL, 2020.

PLÁ, María del Carmen Borrego. El Jerez, hacedor de cultura II – Entre dos mundos: desde 1492 hasta 1700. Caja San Fernando, Sevilla, 2003.

SALDAÑA, César. El libro de los Vinos de Jerez. Almuzara, Madrid, 2022.

TRIGO, Juan L. Repeto Prieto e José Saldaña. La imagen del vino de Jerez. Junta de Andalucía - Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla, 2009.

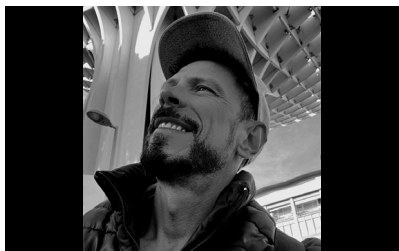
AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, ao Colegiado dos Cursos de Design – CA e à Universidade Federal de Pelotas.

Ao Tutor de pesquisa, Santiago Amaya-Corchuelo, Universidade de Cádiz.

PAISAGENS DA PRODUÇÃO: SEVILHA E SANTA CATARINA DO ARENAL À ARATACA



Evandro Fiorin

Professor Permanente do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo FAAC-UNESP e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFSC. Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina Doutor pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP – Universidade de São Paulo, com estágio de Pós-Doutorado pela Universidade do Porto, Portugal. Atualmente é investigador na Universidad de Sevilla, na Espanha. Líder do Grupo de Pesquisa de Projeto, Patrimônio, Percepção e Paisagem. Atua com os temas ligados ao projeto de arquitetura, patrimônio industrial e percepção urbana.

Este trabalho e a nossa participação na I Jornada de Investigação Patrimonial, no ano 2023, se soma a outros seminários já realizados na Universidad de Sevilla, na Espanha que, também, tiveram como o resultado a publicação de um livro de Actas, justamente, com a participação dos nossos professores supervisores Prof. Vicente Julián Sobrino Simal e Prof. Enrique Larive Lopez¹. Deste modo, damos continuidade ao processo de internacionalização e apresentamos aqui um recorte de uma investigação que, agora, é parte de nosso estágio de pós-doutorado, na já mencionada instituição espanhola, que tem a colaboração de alguns dos nossos

alunos, que permaneceram em solo brasileiro².

Ele se propõe a estudar uma parte da metodologia aplicada no levantamento, análise e gestão da paisagem histórica da produção industrial na cidade de Sevilla, que vem sendo tratada, há algum tempo, pelos nossos supervisores descritos acima, para buscar a adaptação à realidade brasileira, sobretudo, no caso da capital catarinense. Isto porque, no panorama atual da cidade de Florianópolis, no sul do Brasil, temos resquícios de um rico patrimônio arquitetônico industrial em desuso em várias regiões. Assim, de modo comparativo, optamos por destacar aqui, somente uma parte dele, à beira d'água e contíguo às áreas centrais, na cabeceira insular da famosa ponte-pênsil metálica Hercílio Luz, que interliga o continente à Ilha de Santa Catarina.

Sendo assim, do lado florianopolitano, temos a enseada da Arataca, cercada pelos resquícios do modesto pátio industrial e restos de um velho estaleiro, junto das instalações portuárias que foram soterradas para a passagem da avenida sob a ponte; e, pelo lado

1. SOBRINO SIMAL, Julian.; LARIVE LOPEZ, Enrique. (org). Actas del I Seminario Internacional Sevilla-Sao Paulo. Metodologías y herramientas de investigación. Espacio industrial y espacio público. Sevilla: Universidade de Sevilla, 2015. DOI:10.13140/RG.2.1.4764.0169. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/279198426_Actas_del_I_Seminario_Internacional_Sevilla-Sao_Paulo_Metodologias_y_herramientas_de_investigacion_Espacio_industrial_y_espacio_publico>. Acesso em: 15 mar. 2023.

2. Vitor Giulianetti Barros, com bolsa CAPES Demanda Social de Mestrado; Lucca Vinci Lucio; Murilo Camargo Faller, ambos com bolsas PIBIC-CNPq.

sevilhano, estudaremos o antigo porto, no bairro denominado como Arenal, onde se localizam alguns fragmentos do passado fabril, como o emblemático edifício das Atarazanas e exemplares históricos, como a Torre del Oro e a Ponte de Triana, com seus arcos de ferro.

No entanto, esse *modus operandi* não pretende apenas construir simples comparações entre as antigas áreas portuárias, em um mapeamento do patrimônio industrial dos locais já citados, tanto no sul da Espanha, como no sul do Brasil, revelando similitudes e diferenças, do ponto de vista físico-espacial. O que está sendo levado em consideração aqui, é a possibilidade de se buscar um norte para leitura e interpretação das paisagens históricas da produção já estudadas em Sevilha, para se somar a ela, nossa forma de pesquisa-intervenção sobre as paisagens pós-industriais catarinenses.

É nesse sentido que propomos uma maneira de cartografar o espaço e seus usos, que leve em conta o conceito de *cliodiversidad*³; àquele que nos permite olhar para diversos enfoques que são tratados na metodologia de estudo das paisagens históricas da produção: econômico, cultural, social, ambiental; privilegiando, aqui: o humano. Assim, concordamos que os valores patrimoniais não são algo objetivo e nem, tão pouco, essências atemporais, mas uma relação que se dá entre o homem e o mundo que o rodeia; e, portanto, nos interessa neste trabalho, especialmente, enxergar apropriações que são feitas pelos seres humanos ao longo da história, sobretudo, nas paisagens do Arenal e

3. SOBRINO SIMAL, Julián. Las fábricas del sur. Espacio, memoria y lugar, en Patrimonio Industrial de Andalucía. Portfolio Fotográfico, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 2006.

da Arataca.

“la cliodiversidad se distingue por su carácter diacrónico y territorial, conformando para cada lugar, para cada ámbito cultural, para cada grupo social, una visible y representativa estratigrafía cultural compuesta por el legado histórico de una comunidad concreta, en interacción con un territorio determinado” (SOBRINO SIMAL, 2010, p. 47).

É a partir dessa justa preocupação, que traçamos as correspondências possíveis entre Sevilha e a Ilha de Santa Catarina. Logo, nos lançamos no território como andarilhos (NIETZSCHE, 2008, p.118), em busca da humanidade dessas paisagens pós-industriais. Procuramos deixar de lado os edifícios em si e partimos para compreensão de contextos mais abrangentes, que pudessem ser construídos de maneira mais processual, sem que objetivos fossem definidos previamente, utilizando a cartografia como método de pesquisa-intervenção para produção de subjetividade (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 17).

O ANDARILHO: DO ARENAL À ARATACA

A ideia do andarilho que dialoga com sua sombra (NIETZSCHE, 2008, p. 114) sustenta um sentido mais profundo, de um pensador na busca de uma visão

da existência humana onde, ao final da jornada, a sombra se dissolve, cumprindo seu papel na errância. A inteligente alegoria nos serve aqui para instruir a nossa procura pelas formas de ocupação humana nas paisagens pós-industriais do novo Arenal e da enseada da Arataca. Nosso intuito ao vagar, é construir mecanismos de investigação processuais, que servem para fazer ver as singularidades de cada local, operando e alterando o repertório, de modo a compor um olhar que diga respeito apenas às experiências que vivemos durante aquele trajeto.

Os percursos que descrevemos inicialmente acontecem na cidade de Sevilha, margeando o rio Guadalquivir e, os outros, já vem acontecendo há algum tempo, pelos resquícios marítimo-fabris da cabeceira da Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis. Ambos estão amparados pela cartografia como método de pesquisa-intervenção (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 17), porque, por meio das pistas que encontramos pelo caminho, vamos delineando nossas pesquisas, os objetos a serem estudados e os resultados temporários a serem obtidos, em uma espécie de processo incessante que sempre se retroalimenta e, aqui, busca se reinventar para um diálogo transversal, em uma visão preliminar.

Assim, o Arenal é lido para além de seus limites espaciais e de sua antiga finalidade portuária. Apesar de se conformar pelos extramuros da antiga cidade medieval, interligando a famosa Torre del Oro e se estendendo para além do que conhecemos, nos dias de hoje, como a Ponte de Triana, também se conectava com outras civilizações. Era, ao mesmo tempo, porto

e porta de chegada das Américas. Portanto, todo o seu setor ribeirinho estava cercado por diferentes atividades sobrepostas às instalações fluviais. Uma área multicultural, que abrigava funções que eram próprias ao porto, como o edifício das Atarazanas – os antigos estaleiros; e, também bares, tabernas e casas de jogos.

Um espaço boêmio em ebulição, que abrigava em suas cercanias a chamada “gente do mar” – estrangeiros, principalmente, àqueles vindos do novo mundo. Esse sentido fazia do Arenal, em pleno século XVII, não apenas o lugar das trocas comerciais e da indústria da navegação, mas uma babilônia; outra Sevilha – uma máquina da água com muitos tentáculos e finalidades recreativas pelas margens do Rio Guadalquivir; “...um lugar para vistosos passeios a pé e excursões festivas” (BONALD, 1991, p. 77). Contorno que, mais tarde, ganhará o skyline da revolução industrial, quando parte das muralhas sevilhanas foram derrubadas e construídas as vias terrestres para transportes rodoferroviários, para melhorar a sua logística e tonar a cidade de Sevilha modernizada (VELAZQUEZ; NUÑEZ, 1977, p. 229).



Figura 01: O Arenal de Sevilha e skyline da revolução industrial (1910).

Fonte: SOBRINO SIMAL, 2010, p. 46.

Entretanto, essas mudanças funcionais e espaciais apenas alteram a fisionomia do Arenal, que passa, ao longo dos séculos, por diversas feições; seja pela construção do novo porto, ou pelas imagens de sua reconfiguração, sobretudo, da margem esquerda do Guadalquivir, agora como parque linear à beira d'água. Muito embora, esse intento possa ser determinado pela “pujança do turismo massivo” e pelo ensejo do “mercado imobiliário” (TORIBIO, 2021, p. 386), as atividades humanas ligadas ao lazer e à recreação permaneceram hoje em dia. Pré-existências que pudemos verificar na história e in loco, em nossas saídas a campo.

Com relação à Ilha de Santa Catarina, no sul do Brasil, sua posição geográfica caracteriza-a como o último porto seguro antes da planície cisplatina. A sua porção de terra, entre duas baías, tinha uma condição espacial estratégica para a Coroa Portuguesa, nos tempos do descobrimento. Mesmo assim, os vários fortes não impediram que, no século XVIII, as tropas espanholas, saídas do porto de Cádiz, lideradas por Pedro Cevallos, tomassem o seu território, desembarcando na parte norte e, assim, barganhassem a troca da ilha pelas terras do Rio da Prata. Quase um século mais tarde, sua localização ímpar, fez florescer um importante porto na cabeceira da ilha.

A figura de um imigrante alemão chamado Carl Hoepcke será emblemática para compreensão desse novo contexto espacial. No ano de 1907, as empresas Hoepcke decidiram construir um estaleiro, inicialmente para o conserto de barcos que, mais tarde, chegou à

fabricação. O local escolhido para a sua construção foi uma pequena, mas belíssima enseada, com cerca de 200 metros de extensão, nas proximidades do porto, entre o Forte de Santana e outras fábricas da mesma empresa, denominada: Praia da Arataca. Ao seu tempo, o conjunto de empresas do alemão Carl Hoepcke deram a feição marítimo-industrial para a cabeceira da ilha de Santa Catarina, desde quem viesse pelo mar. A chegada dos navios, inclusive, se transformou em um momento espetacular, de acordo com os historiadores, isso porque, havia um misto de orgulho e curiosidade por parte do ilhéu. Era considerado, assim, um momento de lazer para os habitantes da Ilha de Santa Catarina – uma ocupação humana para o ócio e a contemplação. “Ao som do apito, toda a cidade corria para a beira do mar” (REIS, 1999, p. 19).

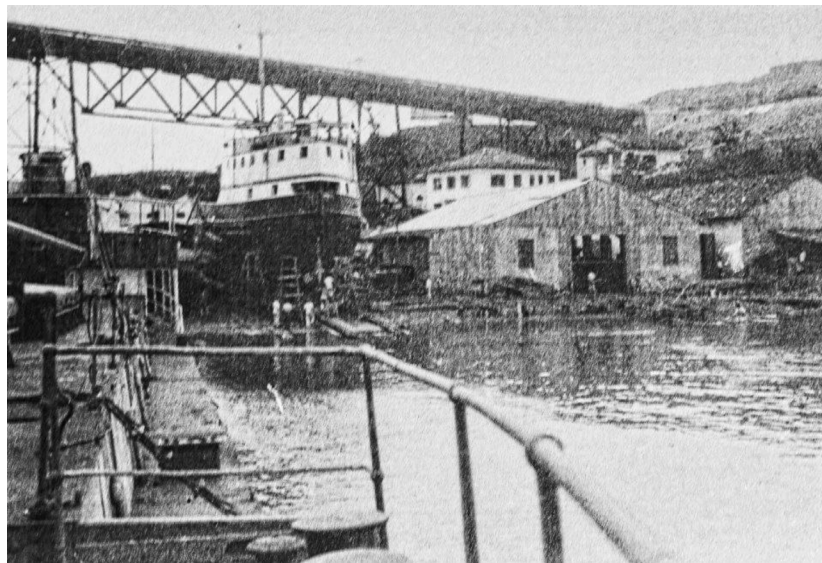


Figura 02: A Enseada da Arataca, o estaleiro e a ponte pênsil Hercílio Luz.
Fonte: domínio público, s/data.

Entretanto, o baixo calado do porto dificultava a chegada de grandes navios. Além disso, com a construção da ponte-pênsil metálica, Hercílio Luz, no ano de 1926, as rotas comerciais e de passageiros, vão migrar para o transporte rodoviário, diminuindo a importância da navegação; também, pelo agravante da deficiência dos guindastes na região portuária (VEIGA, 2010, p. 282). As fábricas ainda funcionaram por algum tempo, mas a navegação para o transporte de cargas e de passageiros foi se rarefazendo até a segunda metade do século XX. Nesse sentido, o porto foi solapado por aterros e as antigas plantas fabris convertidas em centros comerciais e empresariais (FIORIN, 2020, p.11). E o estaleiro acabou por resistir, apenas como uma ruína (FREITAS; FIORIN, 2023, p. 258).

Figura 03: Fotografias dos Percursos da Enseada da Arataca, a ponte pênsil Hercílio Luz, as ruínas do estaleiro e antigas plantas fabris convertidas em centros comerciais e empresariais. Fonte: Acervo do Autor/ Grupo de Pesquisa de Projeto, Patrimônio, Percepção e Paisagem, 2023.



No contexto da Arataca ou do Arenal, a água é nossa única referência, o articulador do nosso percurso. Ela define o cliotopo (SOBRINO SIMAL, 2010, p. 47), ou seja, o espaço físico ou simbólico em que se desenvolvem as formas materiais e imateriais existentes na sociedade, nessas parcelas de cidade que recortamos para compreensão. Esse mapeamento justapõe, lado a lado, figuras do presente e do passado, as fotografias dos percursos e o espaço vivenciado em nossas saídas a campo. Este conjunto também descreve um pouco do nosso movimento pelas imagens, em uma jornada emocional (BRUNO, 2002, p. 02), seja no caso de Sevilha ou Santa Catarina.

Figura 04: Fotografias dos Percursos do Arenal: o antigo edifício das Atarazanas, jovens nos bancos, o casal de idosos e o menino na mureta, dentre outras ocupações humanas. Fonte: Acervo do Autor/ Grupo de Pesquisa de Projeto, Patrimônio, Percepção e Paisagem, 2023.



A opção pela percepção e representação desse caminho reconhece uma trajetória de trabalho (FIORIN, 2020, p. 09). O click rápido, flagra um grupo de jovens no banco do Arenal, o casal de idosos na beira do rio, um menino se equilibrando na mureta. De tal sorte, as fotografias também nos mostram os sinais da célere passagem do tempo na Enseada da Arataca. Captam um olhar singular sobre o território e as mudanças acontecidas nas paisagens da produção, como resultado de um aprendizado que tivemos a partir das lentes em preto e branco do filme de Eric Rohmer: “Vers l’unité du monde – L’ère industrielle – Métamorphoses du paysage”, de 1964.

Essa tarefa assimila o conceito de cliodiversidad⁴ (SOBRINO SIMAL, 2010, p. 47) e busca a sua aplicação incorporando certo grau de subjetividade. Isto porque, interpretamos a sua raiz nominal, pela ideia de que uma paisagem histórica pode ser resultado de diversas camadas de tempo sobrepostas e pela variedade de usos, que vão se acomodando sobre o território. Essa condição é, portanto, dinâmica e seguirá se reinventando, assim como suas leituras possíveis através dos tempos. Assim, o que identificamos nos nossos percursos, para além das marcas de determinadas épocas e a transformação dos espaços, foi a recorrente apropriação dos locais que recortamos como lugares de recreação, lazer e ócio, para as mais variadas atividades humanas e diferentes classes sociais, mesmo diante do momento pós-industrial.

4. Cliodiversidad es un neologismo formado por el prefijo Clio (que simbólicamente identificamos con la historia) unido a la raíz diversitas (variedad). Cf. SOBRINO SIMAL, Julián. Los paisajes históricos de la producción en Sevilla. Sevilla, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2010, p. 47.



Figura 05: A Ponte de Triana, em Sevilha (esquerda). Fonte: Autor, 2023

Figura 06: Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis (direita). Fonte: Autor, 2019; respectivamente.

O novo Arenal emoldurado pela Ponte de Triana: ponto de encontro da população no final de tarde, às margens do Guadalquivir. Não obstante, a cultura do lazer à beira d'água, também existia com a curiosa chegada da maquinaria flutuante na enseada da Arataca, na Ilha de Santa Catarina. Um sentido que não está mais presente pelos navios, mas pela sobrevida da icônica ponte-pênssil Hercílio Luz, renovada no ano de 2019. Aos fins de semana, se fecha para o transporte de veículos e se reconfigura. De imagem do engenho humano rodoviaria, passa a ser um lugar a ser vivenciado pelos pedestres; se definindo como relevante “cliotopo”, ao longo da história marítima da capital catarinense. Uma reviravolta acontecida há bem pouco tempo, porque estava interdita e prestes a ruir sobre as ruínas do estaleiro Arataca.

À GUIA DE CONCLUSÃO

As duas paisagens que recortamos aqui, de maneira diacrônica, podem fazer-ver alguns traços de “cliodiversidad” nas formas de ocupação humana que se mantêm e ou se transformam ao longo do tempo, tanto no Arenal como na enseada da Arataca. Singularidades que dialogam de modo transversal, diante dos mecanismos de investigação que propomos. Em ambas, as interpretações têm os seus valores patrimoniais ligados ao modo de explicitação da nossa experiência nos espaços. Sendo assim, não excluem outras, diante do relevo daquelas que elegemos. Um processo que não termina aqui, porque o trabalho de investigação segue o seu curso e não exclui novas visões possíveis.

REFERÊNCIAS

BONALD, José Manuel Caballero. Sevilla en tiempos de Cervantes. Sevilla: Editorial Planeta, 1991.

BRUNO, Giuliana. Atlas of Emotion. Journeys in Art, Architecture and Film. New York: Verso, 2002.

FIORIN, Evandro. Caminhar como estrangeiro em terras de descobrimentos. Tupã-São Paulo: Anap, 2020. Disponível em: <https://www.estantedaanap.org/product-page/caminhar-como-estrangeiro-em-terras-de-descobrimientos>. Acesso: 26 de jun. 2023.

FIORIN, Evandro. Florianópolis: under the bridge, over the hill and on the wall: among graffiti and marginal places. Oculum Ensaios, [S. l.], v. 18, p. 1–20, 2021. DOI: 10.24220/2318-0919v18e2021a4807. Disponível em: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/4807>. Acesso em: 26 jun. 2023.

FREITAS, Djonathan; FIORIN, Evandro. A Ruína como Resistência em Florianópolis. Píxo, v. 07, no. 24, p. 249-261, 2023. Disponível em: <https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/3960/5164>. Acesso em 26 jun. 2023.

NIETZSCHE, Friedrich. Humano, Demasiado Humano. Um livro para espíritos livres. Vol. II. São Paulo: Cia das Letras, 2008.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. Pistas do Método da Cartografia: Pesquisa-Intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2009.

REIS, Sara Regina Poyares dos. Carl Hoepcke: a marca de um pioneiro. Florianópolis: Insular, 1999.

SOBRINO SIMAL, Julián. Las fábricas del sur. Espacio, memoria y lugar, en Patrimonio Industrial de Andalucía. Portfolio Fotográfico, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 2006.

SOBRINO SIMAL, Julián. Los paisajes históricos de la producción en Sevilla. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2010.

SOBRINO SIMAL, Julian.; LARIVE LOPEZ, Enrique. (org). Actas del I Seminario Internacional Sevilla-Sao Paulo. Metodologías y herramientas de investigación. Espacio industrial y espacio público. Sevilla: Universidade de Sevilla, 2015. DOI:10.13140/RG.2.1.4764.0169. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/279198426_Actas_del_I_Seminario_Internacional_Sevilla-Sao_Paulo_Metodologias_y_herramientas_de_investigacion_Espacio_industrial_y_espacio_publico>. Acesso em: 15 mar. 2023.

TORIBIO, José Maria Fera. Sevilla. Historia de su forma urbana. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2021.

VEIGA, Eliane Veras da. Florianópolis: memória urbana. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010.

VELAZQUEZ, Manuel Rus; NUÑEZ Victor M. Galera. Guadalquivires. Sevilla: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 1977.

AGRADECIMENTOS

À UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina

Ao CNPq Pós-Doutorado no Exterior Processo: 200585/2022-3

Ao Prof. Vicente Julián Sobrino Simal e Prof. Enrique Larive Lopez

Ao Vitor Giulianetti Barros, Lucca Vinci Lucio e Murilo Camargo

Faller

Ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo FAAC-UNESP

À Bibliotecária da FAAC-UNESP Minervina Teixeira Lopes

PAISAGEM HISTÓRICA DA PRODUÇÃO. O VALE DO PARAÍBA PAULISTA: IMAGINÁRIOS, MEMÓRIAS E PATRIMÔNIO CULTURAL



Renata Rendelucci Allucci

Realizando estágio pós-doutoral no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas e na Escuela Técnica Superior de Arquitectura da Universidad de Sevilla (Bolsa de Pós-doutorado no Exterior do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq). Graduada em Desenho Industrial pela Universidade Presbiteriana Mackenzie e Mestre em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Doutora em Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Membro do Grupo de Pesquisa Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial, da PUC-Campinas. Atua com os temas festas populares, patrimônios material e imaterial, imaginários urbanos e paisagem histórica da produção.

Esta pesquisa está sendo desenvolvida em estágio pós-doutoral no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, sob supervisão da Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi, e na Escuela Técnica Superior de Arquitectura da Universidad de Sevilla, com tutoria do Prof. Dr. Enrique Larive López. Está integrada ao Grupo de Pesquisa Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial, da PUC-Campinas. O estudo trabalha uma perspectiva de análise de paisagens, com um recorte específico de leitura que permite analisar os bens culturais presentes no território

atual sob uma perspectiva de abordagem interescolar e interdisciplinar, tendo em vista que estes bens hoje entrelaçam distintas identidades locais.

O Vale do Paraíba, em sua porção paulista, localiza-se na parte leste do estado de São Paulo. O rio que dá nome à região, o Paraíba do Sul, é formado pela junção dos rios Paraitinga e Paraibuna. Seu curso atravessa os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais e, na formação de uma calha entre as Serras do Mar e da Mantiqueira, determina o chamado Vale do Paraíba (TELLES, 2006).

Entende-se como oportuno definir a ferrovia como fio condutor da leitura dessa paisagem, pois, historicamente, foi o elemento estruturador da fixação das unidades de produção (sejam agrícolas ou industriais) e do deslocamento dos produtos, conformando uma paisagem histórica da produção. A partir do estudo do conjunto formado por oito cidades atravessadas pela ferrovia – Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Cachoeira Paulista – pretende-

se proceder à identificação dos bens culturais, em diferentes âmbitos, tais como os intraurbanos, suburbanos, periurbanos e rurais, indistintamente em relação aos perímetros de zoneamentos oficiais e também sem concebê-los a priori como recortes ecológicos que moldam comportamentos humanos ou de grupos (SCHICCHI, 2022).

APRESENTAÇÃO

As instituições brasileiras responsáveis pela preservação do patrimônio cultural nacional e estadual, respectivamente, Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e, em São Paulo, Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico), apesar de atuarem na região há mais de 50 anos, não conceberam o Vale do Paraíba paulista como um território integrado, de modo a dar visibilidade à relevância dos bens culturais em seu conjunto.

Núcleos de povoamento foram sendo estabelecidos, originados por sesmarias, capelas e patrimônios religiosos, no que viria a se tornar o território conhecido como Vale do Paraíba, com elementos comuns que podem ser encontrados nos princípios formadores dessas cidades e em suas arquiteturas vernaculares, unidas por uma paisagem que agrega vestígios materiais e imateriais de várias localidades.

Porém, os órgãos de preservação não levaram

em conta a possibilidade da formação de uma rede de cidades históricas, cujo início de implantação e urbanização se deu pelos caminhos – rios, terras, ferrovia e estradas de rodagem – em seus respectivos contextos econômicos, ouro, açúcar, café e indústrias.

Assim, procederam a tombamentos que incidiram sobre edificações isoladas, como solares urbanos e sedes de fazendas; casas bandeiristas do século XVII e em três centros históricos.

Com atividades voltadas ao turismo, este conjunto de cidades – atualmente em número de 39 – também conformaram a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), a partir de 2012. A região é dividida em segmentos turísticos (religioso, histórico, cultural, rural, trilhas e caminhos, sol e praia, aventura e ecoturismo) e em circuitos (religioso, histórico, cultura caipira ou ligado à Serra da Mantiqueira) e algumas cidades tornaram-se também estâncias turísticas, climáticas ou balneárias.

CAMINHOS DE ÁGUA, CAMINHOS DE FERRO

O Rio Paraíba é o mais importante da região sudeste do Brasil, com longitude de 1.120 km e atravessa os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. O rio, como vetor de urbanização, foi primeiramente ocupado por indígenas de diferentes e diversos grupos culturais, principalmente associados ao tronco linguístico Tupi (LOPES, 2014).

Para Bueno (2009, p. 265),

desde o período quinhentista, o Vale do rio Paraíba foi não só um eixo de passagem mas um objetivo. O apresamento de índios teve enorme importância na incorporação desse sertão [...] Foram concedidas sesmarias nas margens do Paraíba, povoando-se o vale com o auxílio do rio e de um caminho a ele paralelo. Seguindo trilhas indígenas anteriores, a expansão deu-se em todas as direções.

Em meados do século XVII, os caminhos no Vale do Paraíba serviram como rota dos bandeirantes em busca do gentio para ser escravizado e, depois, para transporte de ouro e pedras, vindos de Minas Gerais. Com isso, fundaram-se na região arraiais e vilas ao longo do século XVII e no XVIII (TELLES, 2006). Com o esgotamento das jazidas de ouro, entre o final do século XVIII e início do XIX, alguns mineradores se transferiram para o Vale do Paraíba, onde, por suas condições financeiras, adquiriram terras e começaram a organizar fazendas de café, com a montagem de estrutura para o cultivo e compra de escravos (ALLUCCI, 2020). A navegação desse rio sempre foi prejudicada por seus vários acidentes geográficos e, portanto, o transporte de mercadorias e pessoas era feito por animais.

A construção de estradas de ferro no Brasil esteve relacionada ao processo de modernização do Império, iniciado a partir da segunda metade do século XIX, atrelado a um desenvolvimento da economia,

que demandou investimentos em infraestruturas e na urbanização do país.

Em documentação de 1838, encontra-se uma das mais antigas tentativas de unir São Paulo e Rio de Janeiro por meio da ferrovia. Em 1852, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Pedro II, que deveria sair da Corte chegando até Cachoeira Paulista, no Vale do Paraíba. Esta solução não foi considerada ideal pelos produtores de café, que se reuniram para criar a Companhia São Paulo-Rio de Janeiro, cujos trabalhos iniciaram em 1873. Seu traçado passava por Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Cachoeira. Essa ligação ferroviária foi concluída em 1877, e “o transporte da safra no lombo de burros ou carros através da Serra do Mar seria substituído pelo dinamismo dos trens que corriam pelo vale. Isso alterou obviamente a geopolítica regional” (MONTEIRO, 2012, p. 136). Pelas condições geográficas e técnicas, a ferrovia não atravessou todos os municípios do Vale do Paraíba. Em 1890, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro foi incorporada à Ferrovia D. Pedro II, posteriormente chamada Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) (Figura 1).

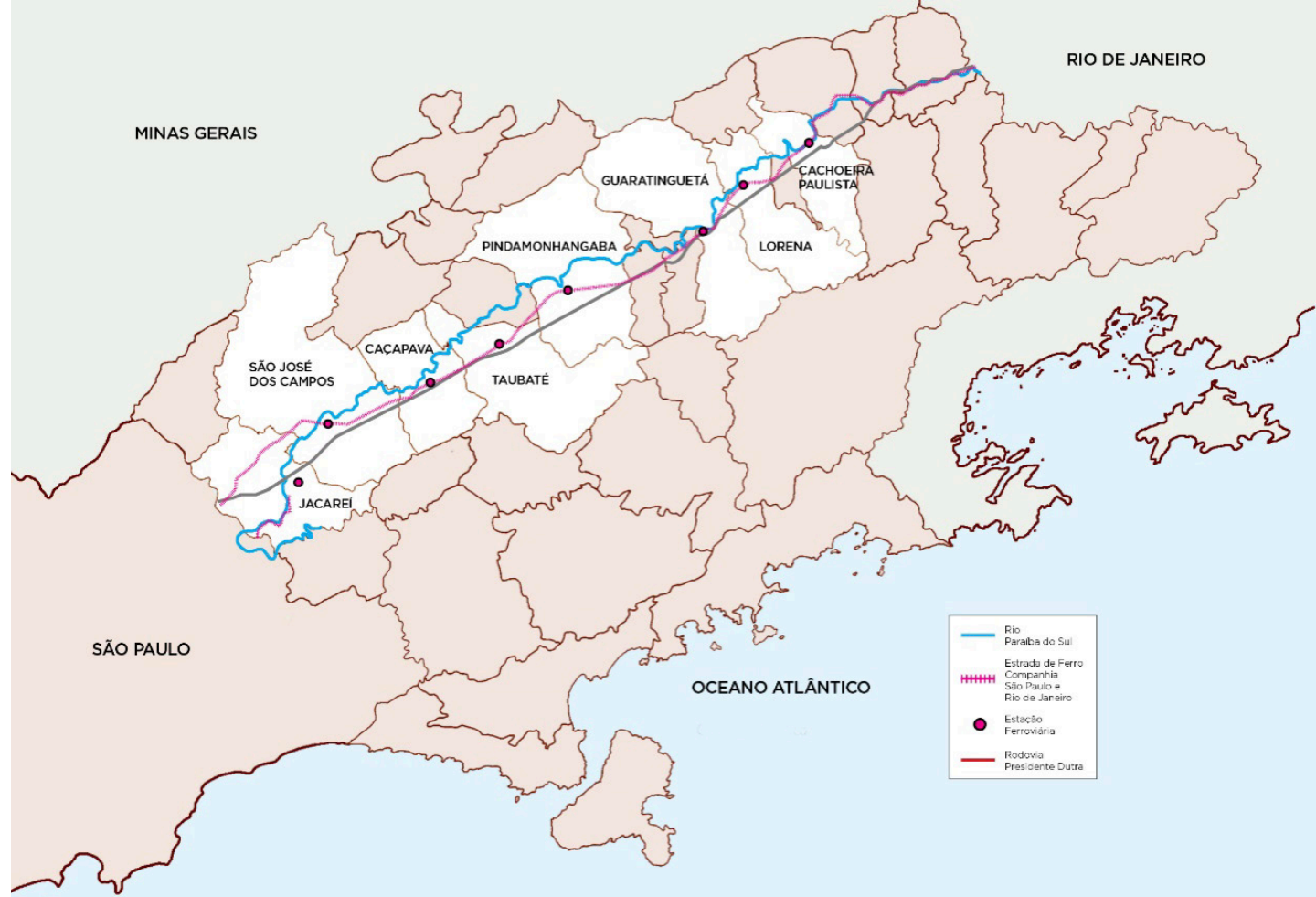


Figura 1: A Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, estado de São Paulo, com destaque para as oito cidades desta pesquisa. Localização da ferrovia, das estações, do Rio Paraíba, da Rodovia Presidente Dutra.
Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E INDUSTRIAL

Em 2007, com a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), foi atribuída ao Iphan, por portaria de 2010, a responsabilidade de receber, administrar, guardar e manter os bens móveis e imóveis oriundos da RFFSA (da qual fez parte a Estrada de Ferro Central do Brasil, entre outras), com fins à preservação e difusão da Memória Ferroviária. A partir dessa incumbência,

o Iphan reconhecia a necessidade de implantação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, com a intenção de possibilitar o controle e gerenciamento desse legado, e na qual foram inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural (PORTARIA No. 407, 2010).

Ao proceder à valoração do patrimônio cultural ferroviário, o Iphan levou em consideração sua representação em atividades históricas e “nos processos de ocupação do território, na implantação das cidades, na industrialização, nos fluxos migratórios e nas transformações sociais, econômicas e culturais decorrentes da implantação das redes ferroviárias e no processo de transmissão de informações” (IPHAN, 2010, p. 27-28).

Outros critérios levavam em conta “os valores intrínsecos aos próprios sítios, estruturas, elementos construtivos, equipamentos, paisagem, documentação e registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições” (IPHAN, 2010, p. 28) e, ainda, o caráter de “sistema” e “rede” dos bens ferroviários, formador de um conjunto de elementos interconectados.

Tratadas como patrimônio, as ferrovias vivem uma situação controversa no país, onde correspondem a apenas 15% da matriz de transporte brasileira. Se, no início, os edifícios das estações eram objetos principais da valorização, mais tarde foram compreendidos como partes de complexos ferroviários e da trama urbana na qual estavam localizados. Como aponta Rufinoni (2021, p. 185) esta mudança “abriu

caminho para a compreensão do patrimônio ferroviário em sua dimensão industrial, buscando considerar os elementos remanescentes – estações, gare, oficinas, galpões, caixas d’água, rotundas, vilas de funcionários etc. –, como componentes de um intrincado sistema”. Nas oito cidades estudadas no Vale do Paraíba, já foi possível o levantamento de fábricas e indústrias associadas à presença da estrada de ferro, como a Tecelagem Parahyba, em São José dos Campos; a Carbonífera de Caçapava; a Companhia Taubaté industrial (CTI), em Taubaté; a Companhia Agrícola e Industrial Coruputuba, em Pindamonhangaba (Figura 2); o Engenho Central, em Lorena.

Figura 2: A Companhia Agrícola e Industrial Coruputuba, em Pindamonhangaba, edificações industriais, galpões, moradias de funcionários, igreja e o desvio particular com a EFCB..
Fonte: Fotos da autora, 2022

PINDAMONHANGABA CORUPUTUBA



FERROVIAS: IMAGINÁRIOS, MEMÓRIAS, CULTURAS

Não é raro conhecer a história das ferrovias acompanhada por um sentimento de nostalgia. O desaparecimento de grande parte das linhas contribuiu para aquilo que o Iphan (2010, p. 28) definiu como “o valor simbólico e social imbuído no Patrimônio Cultural Ferroviário como parte do registro da vida de homens e mulheres comuns, e que, como tal, confere-lhes um importante sentido identitário”. Há, também, todo um mundo do trabalho ligado à ferrovia.

Em pesquisas realizadas após 2011, a academia tratou o tema do patrimônio ferroviário por meio de novas narrativas – provavelmente estimulada pela perspectiva institucional do Iphan – realçando a relação de afetividade da população com as estradas de ferro em memórias históricas, mas, também, em memórias recentes, quando a ferrovia é ressignificada (OLIVEIRA, CORRÊA, 2019).

Em momento posterior, a ferrovia é inserida na problemática do imaginário social e da memória. É quando ela deixou de ser simplesmente um transporte e “se tornou um importante elemento criador de espaços, de cidades, de memória e imaginários sociais em determinadas regiões” (OLIVEIRA, CORRÊA, 2019, p. 101).

Portanto, esta pesquisa se integra a esse movimento que entende que, apesar da interrupção de seu funcionamento, a ferrovia deixou marcas no imaginário de moradores e trabalhadores, além de ter

sido elemento estruturador dos territórios e da relação socioespacial nas paisagens históricas da produção onde se instalou.

A PAISAGEM HISTÓRICA DA PRODUÇÃO

O aporte metodológico leva a outras matrizes de análise que não apenas os procedimentos de salvaguarda tradicionais dos órgãos de preservação, pois não há aqui pretensão de propostas de tombamento para o objeto de estudo.

Buscou-se estreitar a aproximação com a rede APPLAB – Laboratorio Americano de los Paisajes Históricos de la Producción, em seu entendimento de que “o patrimônio industrial [...] oferece a possibilidade de pensar o patrimônio com novas ferramentas de caráter conceitual, de ensaio metodológico, de prática instrumental e de gestão ativa” (LARIVE, 2022, p. 10, tradução da autora) e, com isso, definir recortes e escalas de análise do território a serem adotados de forma a precisar os fenômenos históricos, socioeconômicos, políticos-institucionais que implicam as inter-relações culturais ao longo dos eixos ferroviários (SCHICCHI, 2022) tanto do caso brasileiro, do Vale do Paraíba, quanto estudos em território andaluz.

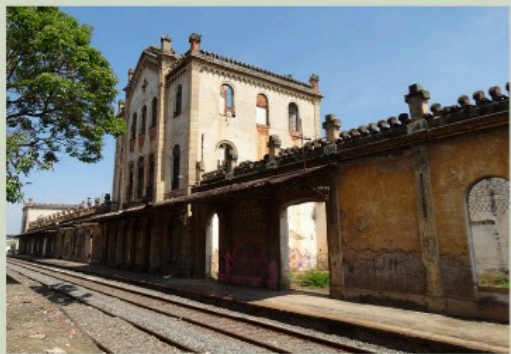
Para isso, inferiu-se a leitura da ferrovia em território paulista como formadora de uma paisagem histórica de produção, entendida como “la expresión espacial de las rupturas, las permanencias, las

sustituciones y las yuxtaposiciones que los diferentes procesos económicos han dejado en el territorio, generando un sistema patrimonial que puede ser percibido e interpretado desde los ámbitos de continuidad o discontinuidad” (SOBRINO SIMAL, 2014, p. 11).

Ou, ainda, como *terrain vague*, definidos por Solà-Morales (1995, apud LARIVE LÓPEZ, 2017, tradução da autora) como “lugares aparentemente esquecidos onde parece predominar a memória do passado sobre o presente”, dos quais as estações ferroviárias fariam parte, ao lado de áreas industriais, portos e outros.

Figura 3 – A estação ferroviária de Cachoeira Paulista em seu estado atual e sua relação com o Rio Paraíba.
Fonte: Fotos da autora, 2022

CACHOEIRA PAULISTA



RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se trazer à luz localidades e grupos sociais pouco contemplados pelas práticas tradicionais de preservação, ao se proceder ao tratamento conjunto de referências culturais distintas, em especial atreladas aos remanescentes ferroviários, tendo em conta que se trata de territórios que se configuram como áreas desativadas, ou à espera de investimentos, porém estratégicas para cidades pequenas e médias em rápido processo de transformação (SCHICCHI, 2015).

A ênfase em um conjunto de cidades que tenham uma relação intrínseca em sua formação, partindo de elementos/percursos indutores do processo de formação do território, formando uma paisagem histórica em um continuum, deve resultar em uma nova base teórica e metodológica para fundamentar a interpretação/revisão das unidades territoriais atuais – ao repensar limites e continuidades urbanos/rurais – e a identificação e registro das referências culturais, de forma a antecipar parâmetros para a definição de futuras políticas culturais e patrimoniais regionais.

REFERÊNCIAS

ALLUCCI, Renata R. São Luiz do Paraitinga: a construção de imaginários e os desígnios pós-tombamentos. Tese [Urbanismo]. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2020.

BUENO, Beatriz Piccolotto S. Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532-1822). Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.17. n.2. p. 251-294. jul.- dez. 2009.

IPHAN. Manual técnico do patrimônio ferroviário. Brasília: Iphan, 2010.

LARIVE LÓPEZ, Enrique. Espacios Frontera: paisajes en reclamación. Tesis. Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla. Universidad de Sevilla, 2017.

LARIVE LÓPEZ, Enrique. Investigadores de universidades iberoamericanas idean una plataforma colaborativa de estudio de los paisajes históricos de la producción. revista PH Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico n.º 105 febrero 2022 pp. 9-11 | ACTUALIDAD.

LOPES, Marcel. Ocupação Tupinambá no Vale do Paraíba paulista: vista a partir da análise do sítio arqueológico Santa Marina. Dissertação [Arqueologia]. Universidade de São Paulo, 2014.

OLIVEIRA, Eduardo Romero, CORRÊA, Lucas Mariani. Leituras e (re)leituras: a história ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2017). In: OLIVEIRA, Eduardo Romero (org.). Memória ferroviária e cultura do trabalho V.1. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.

PORTARIA no. 407, de 21 de dezembro de 2010. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%20>

2010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf. Acesso em março de 2022.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Estações e complexos ferroviários paulistas: perspectivas para a difusão e gestão pós-tombamento. In: MENEGUELLO, Cristina, ROMERO, Eduardo, OKSMAN, Sílvio. (Org.) Patrimônio industrial na atualidade. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021.

SCHICCHI, Maria Cristina da Silva. The Cultural Heritage of Medium and Small-sized Cities – Metropolitan Transformations, New Approaches and Criteria. *Traditional Dwellings and Settlements Review*, v.XXVII, 2015, p.41 – 54. Disponível em: https://iaste.org/wp-content/uploads/2012/09/2016/05/Schicchi_27.1_TDSR.pdf.

SCHICCHI, Maria Cristina da Silva. Patrimônio cultural em territórios metropolitanos: Novos aportes para sua compreensão. *Thésis*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 13, p. 154-171, out. 2022.

SOBRINO SIMAL. Julián. Los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Sevilla: Consejería de Educación, Cultura y Deporte, 2014.

TELLES, Augusto C. da Silva. O Vale do Paraíba e a Arquitetura do Café. Rio de Janeiro: Capivara, 2006.

AGRADECIMENTOS

À Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi e ao Prof. Dr. Enrique Larive López.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq pela Bolsa de Pós-doutorado no Exterior.

FERROCARRIL E INDUSTRIA AZUCARERA EN EL SUR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y CUBA



Isell María Guerrero Bermúdez

Doctoranda da Universidade de Évora.
Asociada a CIDEHUS
Graduado/a en 2014 de Arquitectura en
La Habana, Cuba
Erasmus Mundus Joint Master Degree
Técnicas, Património, Territórios de
la Industria (TPTI) Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne, Francia
Universidade de Évora, Portugal
Università degli Studi di Padova, Italia
Graduado/a en 2021
Maestro en Conservación del
Patrimonio Arquitectónico. Universidad
Autónoma de Yucatan, México
Graduado/a en 2019
Atividade profissional atual: Arquitecta.

Los procesos de exploración, ocupación y colonización del continente americano por parte de las grandes potencias de Europa Occidental propiciaron el establecimiento y desarrollo de la industria azucarera en estas zonas, convirtiéndola en uno de los principales sectores productivos de la región y dando lugar posteriormente al restablecimiento de esta industria en el continente europeo. Esta investigación pretende analizar el impacto del sistema ferroviario asociado a la industria azucarera a través de los efectos en la reorganización de los territorios y sus consecuencias medioambientales en el Mediterráneo, concretamente en el sur de la Península Ibérica y su conexión con el Caribe, especialmente Cuba como referencia. La

investigación de doctorado pretende tener en cuenta tanto la escala temporal como la espacial y analizar la transferencia de conocimiento y tecnología en este proceso en diferentes contextos geográficos.

Aunque este estudio se centra en los siglos XIX y XX, se considera necesario mencionar que durante varios siglos Cuba se convirtió en uno de los principales productores mundiales de azúcar. A partir del siglo XVIII se instaló en Cuba la primera línea ferroviaria española (1837), siendo decisiva para el desarrollo económico de esta industria en el país. (Zanetti, García, 1987) La creación del ferrocarril permitió a la isla experimentar un auge en la producción azucarera debido a un clima favorable y a la creciente demanda internacional. Además, la industria azucarera en Cuba se vio impulsada por la inversión extranjera y el uso de mano de obra esclava (Santamaría, 1995).

Portugal desempeñó un papel importante en la industria azucarera gracias a sus colonias en Brasil y a sus relaciones comerciales con otras regiones productoras de azúcar. Durante los siglos XVI y XVII,

Portugal fue uno de los principales exportadores de azúcar de Europa. Las refinerías de Alcântara, en Lisboa, por ejemplo, se convirtieron en importantes centros de producción y comercio de azúcar.

La industria azucarera en España desempeñó un papel clave como medio de transporte de azúcar a América en el pasado y posteriormente se consolidó como una importante actividad económica en Andalucía, con la producción tanto de azúcar de caña como de azúcar de remolacha, contribuyendo al desarrollo regional y a la diversificación del abastecimiento de azúcar del país (Sánchez, 2013). España tuvo una importante presencia en la industria azucarera a través de sus colonias en América Latina, durante los siglos XVI y XVII, las plantaciones de caña de azúcar en las colonias españolas, como Cuba y la República Dominicana, prosperaron y se convirtieron en importantes productores de azúcar. (Malpica, 2008)

DESARROLLO DEL PROGRAMA DE TRABAJO

Durante el segundo año de investigación de doctorado, se ha llevado a cabo un estudio de casos en España. En particular, enfocado en la región de la Vega de Granada, donde se pudieron analizar ejemplos fascinantes de la industria azucarera. La elección de Granada dentro de Andalucía como zona de estudio española para la investigación se basa en la relación crucial entre las fábricas de azúcar y el ferrocarril, así como en la similitud con los casos cubanos que se pretenden

analizar. En las zonas costeras, el mar se convirtió en la vía más fácil para obtener materias primas y fuentes de energía. No era necesario disponer de una extensa red de carreteras, ya que en la mayoría de los casos eran inexistentes. En cambio, en las fértiles tierras de Granada, el factor determinante para la localización industrial fue el ferrocarril. Las fábricas se situaban estratégicamente a lo largo de las vías férreas que las conectaban con los principales puntos de distribución del país. En el caso particular de la Vega de Granada, el tranvía desempeñó un papel importante, ya que facilitaba el transporte de pasajeros (desde las fábricas), materias primas (remolacha azucarera y caña de azúcar) y fuentes de energía (carbón). Además del ferrocarril y el tranvía, otras infraestructuras viarias complementaban la estructura industrial, como la red de carreteras, el teleférico e incluso los ferrocarriles de vía estrecha con los que contaban algunas fábricas, como la azucarera de Nuestro Señor de la Salud en Santa Fe y la del Conde de Benalúa en Láchar. El desarrollo de estas comunicaciones, especialmente el ferrocarril y el tranvía, impulsó un claro crecimiento urbanístico en la región. La Vega de Granada tiene múltiples investigaciones y fue de especial interés el “Estudio del paisaje de la industria azucarera de la Vega de Granada” (Escobar et al. 2018). A través del catálogo resultado del estudio se analizaron varias azucareras centrandó la investigación del área española en 3 casos concretos que respondían a los criterios establecidos: la fábrica del Conde de Benalúa en Láchar, el ingenio azucarero-alcoholero Nuestro Señor de la Salud en Santa Fe, y la azucarera

Nuestra Señora del Rosario en Pinos Puente. Con este análisis más profundo se puede obtener información valiosa sobre la industria azucarera en esta región y su impacto en diversos aspectos socioeconómicos y medioambientales.

La Azucarera Nuestra Señora del Rosario, fundada en 1890 en el término municipal de Pinos Puente, se destacó por su considerable superficie total de 26.825 m² en 1935. Esta fábrica presentaba un diseño compuesto por una zona industrial, espacios residenciales y de almacenaje, así como un cuerpo de fábrica con naves de diferentes dimensiones. En cuanto a su relación con el ferrocarril, la azucarera se encontraba ubicada cerca de la línea de ferrocarril Granada-Bobadilla. Además, contaba con una estación de ferrocarril en Pinos Puente próxima a su recinto, y disponía de un apartadero propio y un ramal de vía que se adentraba en el interior de sus instalaciones. Esta conexión ferroviaria facilitaba el transporte de materias primas y productos finales, lo que contribuía al desarrollo y éxito de la fábrica.

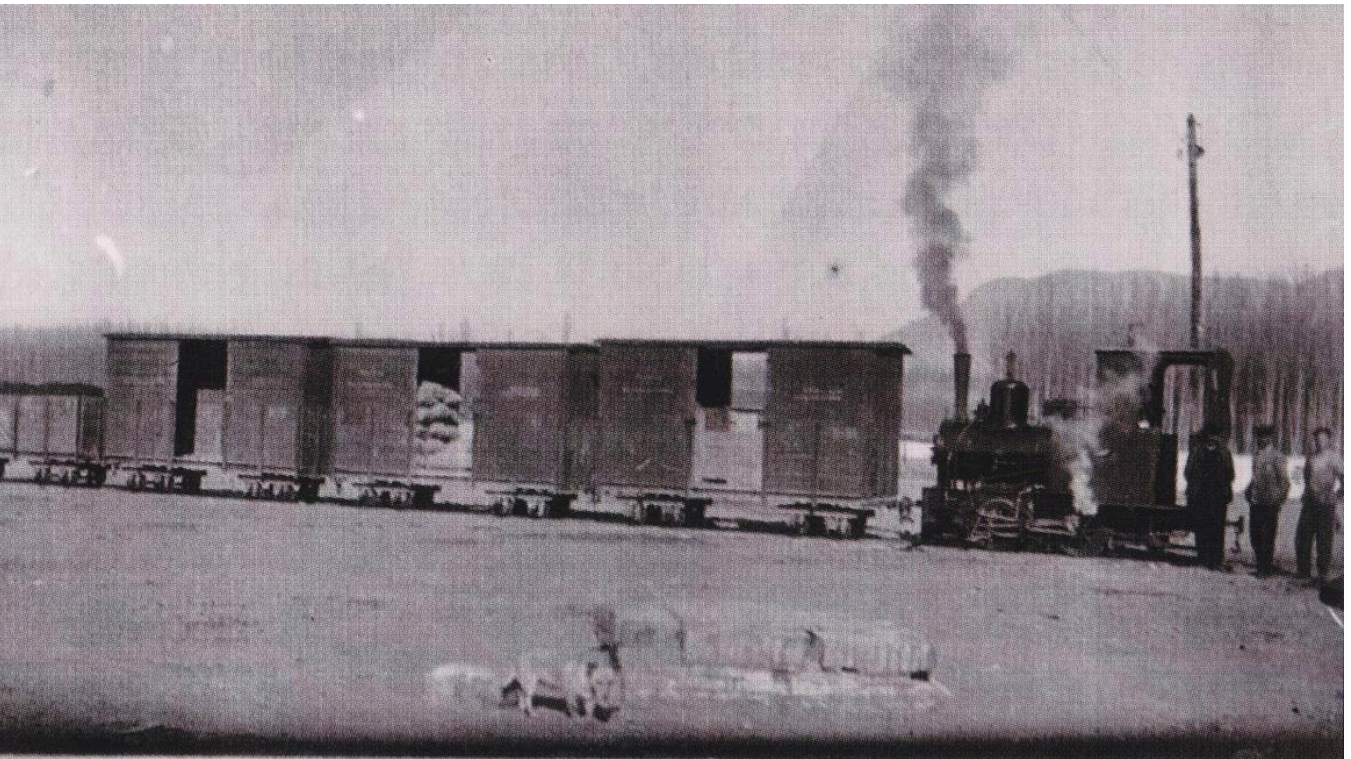
Vista exterior de la Azucarera Nuestra Señora del Rosario (Pinos Puente), ca. 1900.
Fuente: <https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/dam/jcr:25boe48e-f56f-48bc-a7a4-b084d3ee0496/estudio-paisaje-industria-azucar.pdf>



Por otro lado, la fábrica El Señor de la Salud, establecida en 1897 en el término municipal de Santa Fe, se caracterizaba por su versatilidad. Además de producir azúcar de remolacha, también albergaba una fábrica de alcohol. El arquitecto Francisco Giménez Arévalo fue el autor de su diseño, que incluía un exterior de mampostería y ladrillo, así como una cubierta con armaduras de madera de pares dobles y nudillos con tensores metálicos. En términos de su relación con el ferrocarril, la fábrica disponía de un ferrocarril de vía estrecha privado que se iniciaba dentro de la finca y se extendía hasta la Estación de Atarfe. Esta conexión ferroviaria permitía el transporte eficiente de diversos materiales, como remolacha, azúcar, carbón, madera

Foto del ferrocarril de vía estrecha en la Azucarera Ntro. Señor de la Salud (Santafé-Atarfe). Fuente: <https://digibug.ugr.es/handle/10481/31336>

de chopo, harina, trigos, equipos y repuestos. Además, para facilitar el desplazamiento de los trabajadores, se utilizaba un vagón de pasajeros perteneciente a las fábricas de Santa Fe y Atarfe.



Finalmente, la Fábrica del Conde de Benalúa, establecida entre 1889 y 1890 en la localidad de Láchar y propiedad del Conde de Benalúa, presentaba un diseño distintivo en forma de doble “T”, con naves principales y laterales de menor dimensión. Su estructura exterior

estaba compuesta por mampostería y ladrillo, mientras que la cubierta se conformaba por armaduras de madera y teja plana en el exterior. Las columnas de hierro fundido eran un elemento destacado en su interior. En términos de su conexión ferroviaria, esta fábrica contaba con un ferrocarril de vía estrecha dentro de su recinto fabril, que se conectaba con la línea principal Granada-Bobadilla. Además, disponía de un puente de hierro sobre el río Genil. Aunque se aprobó una línea de tranvía, esta no se utilizaba para el servicio de la fábrica.

Foto del ingenio de Benalúa. Delante, la chimenea y el horno de cal, al fondo, el cuerpo del ingenio. Fuente: <https://digibug.ugr.es/handle/10481/31336>



En términos comparativos podemos analizar varios parámetros:

Año de fundación y cierre: Las tres fábricas fueron establecidas en un período cercano a fines del siglo XIX, con la Fábrica del Conde de Benalúa siendo la más antigua, fundada entre 1889 y 1890. La Azucarera Nuestra Señora del Rosario se estableció en 1890, seguida por El Señor de la Salud en 1897. En cuanto al cierre, Azucarera Nuestra Señora del Rosario y El Señor de la Salud cerraron sus operaciones alrededor de 1905-1906, mientras que la Fábrica del Conde de Benalúa tuvo su cierre definitivo en 1934.

Superficie total: En términos de tamaño, la Azucarera Nuestra Señora del Rosario era la más extensa, con una superficie total de 26.825 m² en 1935. La Fábrica del Conde de Benalúa ocupaba una superficie de 25.000 m², mientras que El Señor de la Salud era la más pequeña con 2.135 m².

Localización: Cada fábrica se encontraba ubicada en diferentes términos municipales de la Vega de Granada. Azucarera Nuestra Señora del Rosario estaba en Pinos Puente, El Señor de la Salud en Santa Fe y la Fábrica del Conde de Benalúa en Láchar, propiedad del Conde de Benalúa.

Composición y diseño: Cada fábrica presentaba una composición y diseño distintivo. Azucarera Nuestra Señora del Rosario contaba con una zona industrial, espacios residenciales y de almacenaje, y un cuerpo de

fábrica con naves de diferentes dimensiones. El Señor de la Salud albergaba tanto una fábrica de alcohol como una fábrica de azúcar de remolacha. La Fábrica del Conde de Benalúa tenía un cuerpo de fábrica en forma de doble “T” con naves principales y laterales de menor dimensión. Además, es importante destacar que la Fábrica del Conde de Benalúa y El Señor de la Salud compartían al arquitecto Francisco Giménez Arévalo como autor del diseño, lo que sugiere una posible influencia arquitectónica común.

Características de construcción: En cuanto a las características de construcción, las tres fábricas eran de tipo mixto, utilizando mampostería y ladrillo en su exterior. Las cubiertas de Azucarera Nuestra Señora del Rosario y Conde de Benalúa eran a dos aguas con teja plana, mientras que El Señor de la Salud contaba con armaduras de madera de pares dobles y nudillos con tensores metálicos.

Maquinaria y capacidad de producción: Cada fábrica contaba con diferentes proveedores de maquinaria y presentaba diferentes capacidades de molturación. Azucarera Nuestra Señora del Rosario tenía una potencia de molturación de aproximadamente 250 t./día, El Señor de la Salud alcanzaba aproximadamente 300 t./día con maquinaria de la firma Fives-Lille, y la Fábrica del Conde de Benalúa tenía una potencia de molturación de aproximadamente 150 t./día, también con maquinaria de la firma Fives-Lille.

La fábrica del Conde de Benalúa en Láchar ha sido seleccionada como el caso de estudio para la siguiente fase de análisis comparativo con Cuba y Portugal. Esta elección se basa en diversos factores, siendo uno de los principales que este caso posee un ferrocarril de vía estrecha propiedad del Conde de Benalúa, que conectaba la azucarera con la estación de Íllora, en la línea Bobadilla-Granada muy similar al caso cubano seleccionado. La construcción de este ferrocarril tuvo lugar en los primeros años de la década de 1890 y se finalizó a finales de la misma, con una longitud aproximada de 7.000 metros. Con esta selección como caso de estudio para la comparación con Cuba y Portugal se podrá realizar un análisis exhaustivo de la transferencia de conocimientos, las características arquitectónicas y urbanísticas, así como el impacto del sistema ferroviario en la industria azucarera. Esta investigación contribuirá a una comprensión más profunda de la relación entre las fábricas azucareras y el ferrocarril, así como a la identificación de patrones y tendencias en la evolución de la industria azucarera a nivel internacional.

CONCLUSIONES

El estudio de la relación entre las fábricas azucareras y el ferrocarril en la región de la Vega de Granada ha revelado importantes hallazgos relacionados con la arquitectura industrial y su conexión con el sistema ferroviario:

En primer lugar, se ha observado que la ubicación estratégica de las fábricas azucareras a lo largo de las vías férreas ha tenido un impacto directo en su diseño y distribución espacial. Las fábricas se situaban estratégicamente cerca de las estaciones de ferrocarril, lo que facilitaba el transporte eficiente de materias primas y productos finales. Esta relación directa entre las fábricas y el ferrocarril influyó en la arquitectura de las instalaciones, con edificios diseñados para permitir un flujo de mercancías suave y una conexión fluida con las vías férreas. La presencia del ferrocarril también influyó en la disposición de los espacios industriales, como los patios de carga y descarga, las áreas de almacenamiento y las instalaciones de carga directa en los vagones.

En segundo lugar, la relación entre las fábricas azucareras y el ferrocarril se reflejó en la presencia de elementos arquitectónicos distintivos en estas instalaciones. Las fábricas azucareras en la región de la Vega de Granada se caracterizaban por su diseño industrial y su integración con el entorno ferroviario. Las estructuras industriales solían ser grandes y robustas, con una combinación de materiales como el ladrillo, la piedra y el hierro fundido. Estos edificios exhibían elementos arquitectónicos específicos, como ventanas altas y estrechas, torres de enfriamiento y chimeneas imponentes. Estas características arquitectónicas no solo cumplían funciones prácticas, sino que también conferían un carácter distintivo a las fábricas y las convertían en hitos visuales en el paisaje industrial.

Además, la presencia del ferrocarril no solo

influyó en la arquitectura de las fábricas, sino también en el desarrollo de estructuras auxiliares y complementarias. El sistema ferroviario requería infraestructuras adicionales, como almacenes, talleres y áreas de mantenimiento, para garantizar un funcionamiento eficiente. Estas estructuras se integraban en el entorno industrial y contribuían a la configuración arquitectónica general de la zona. Además, la proximidad de las fábricas al ferrocarril impulsó el desarrollo de estaciones de ferrocarril y conexiones viarias para facilitar el transporte de personal, materias primas y productos finales.

REFERÊNCIAS

Bazzani, E. L. M. (1991). La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX (Vol. 4). Madrid: CSIC-CSIC Press.

Blanco, J. I. J. (1985). La caña de azúcar en la Andalucía mediterránea durante el siglo XIX. *Revista de Estudios Andaluces*, (4), 41-66.

Cambrón Infante, A. (1999). Introducción al “Informe sobre el cultivo de la caña y la fabricación en las costas de Andalucía”. Granada: Asukaría Mediterránea.

Curry-Machado, J. (2011). *Cuban Sugar Industry: Transnational Networks and Engineering Migrants in Mid-Nineteenth Century Cuba*. (1st ed.). doi:10.1057/9780230118881.

De La Sagra, R. (1845). Informe sobre el cultivo de la caña y la fabricación del azúcar en las costas de Andalucía. Editorial MAXTOR.

Escobar, P. S., Martínez, M. T., Osuna, D. G., Pérez de la Torre, R. M., Labrador, F. A. R., & Asensio, F. S. (2018). Estudio del paisaje de la industria azucarera de la Vega de Granada. *Planur-e: territorio, urbanismo, paisaje, sostenibilidad y diseño urbano*, (11). Recuperado de ISSN-e 2340-8235.

Floristán Samamés. (1959). La industria azucarera en la Vega de Granada. En: *Boletín de la Cámara de Comercio e Industria de Granada*. 2, 19-21.

Fornias, C. V. (1996). El Libro de los Ingenios. Em Agua, trabajo y azúcar: actas del VI Seminario Internacional sobre la caña de azúcar: Motril, 19-23 de septiembre de 1994 (pp. 87-100). Diputación Provincial de Granada.

- González Alcantud, J. A. (2002). La construcción del ferrocarril en la región de Granada en el siglo XIX permitió la expansión de la industria azucarera y su conexión con el puerto de Motril y el mercado europeo. *Anales de Historia Contemporánea*, 18, 107-124.
- Guerra y Sánchez, R. (1970). *Azúcar y población en las Antillas*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Jiménez Blanco, J. I. (1985). La caña de azúcar en la Andalucía mediterránea durante el siglo XIX. *Revista de estudios andaluces*, 4, 41-66.
- Leal P. (2009). *Trocha 1435: los ferrocarriles en Cuba*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Malpica Cuello, A. (2008). La caña de azúcar y la producción azucarera desde el mundo mediterráneo a las islas atlánticas. Una interpretación de modelos. En Viña Brito, A., Gambín García, M., & China Brito, C. D. (Coords.), *Azúcar. Los ingenios en la colonización (1487-1525)*. Tenerife.
- Martín Rodríguez, M., Giménez Yanguas, M., & Piñar Samos, J. (1998). El azúcar de remolacha: la industria que transformó la Vega de Granada. En M. Titos Martínez (Ed.), *Historia Económica de Granada* (pp. 214-235). Granada: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Granada.
- Martínez, A. C. (2009). Sistemas constructivos en la industria azucarera granadina (s. XIX-XX). En *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción: Valencia, 21-24 de octubre de 2009* (pp. 319-328). Instituto Juan de Herrera.
- Muro, M. C., & Ruiz, J. G. (2009). La Ruta del Azúcar, la Dulce Razón: Estudio para la creación de un itinerario cultural. En *Patrimonio industrial agroalimentario: Testimonios cotidianos del diálogo intercultural* (pp. 199-212). Centro de Iniciativas Culturales y Sociales, CICEES.
- Opatrný, J. (1995). El azúcar americano en la Europa del siglo XVIII.

Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas, 32(1), 215-230.

Quintero Rivera, Á. G., Aguilar, L. E., Hoetnik, H., Thomas, H., Domínguez, J., Pérez, L. A., Moya Pons, F., Nicholls, D., & Anderson, R. W. (2001). *Historia del Caribe (Serie Mayor)*.

Sánchez Sánchez, F. J. (2013). *La arquitectura del azúcar en Andalucía oriental (Tesis doctoral)*. Universidad de Granada.
Sánchez, F. J. S. (2015). El Duque de San Pedro de Galatino y la azucarera de Láchar. *Opción*, 31(1), 634-656.

Santamaría García, A. (1995). Los ferrocarriles de servicio público cubanos (1837-1959): La doble naturaleza de la dependencia azucarera. *Revista de Indias*, 55(204), 485-515. ISSN 0034-8341.
<https://digital.csic.es/handle/10261/62402>

Santamaría García, A. (1998). El ferrocarril en las Antillas españolas (Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana), 1830-1995. En J. Sanz Fernández (Coord.), *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica: (1837-1995)* (pp. 289-334). ISBN 84-7790-320-4. <https://digital.csic.es/handle/10261/63979>

Santamaría García, A. (2005). Efectos de la expansión de la caña de azúcar en los cinco continentes. *Temas de discusión*. [Conferência] 20th International Congress for the Historical Sciences. Sydney: International Committee for the Historical Sciences y University of New South Wales.

Santamaría García, A. (2011). Las islas españolas del azúcar (1760-1898). *Grandes debates en perspectiva comparada y caribeña. América Latina en la historia económica*, (35), 147-176.

Sanz, J. (coord.). (1998). *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica*. Madrid: Ministerio de Transportes.

Szmrecsanyi, T. (2006). The impact of sugar cane expansion on five continents. *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades*

en el mundo colonial y post-colonial, (9), 5-16.
ISSN 1575-0698. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2287895>

Watson, A. (2010). *The European Sugar Industry in the 20th Century*. Cambridge: University Press.

Yanguas, M. G., & Samos, J. P. (2009). La arquitectura del azúcar en la provincia de Granada. En *Patrimonio industrial agroalimentario: Testimonios cotidianos del diálogo intercultural* (pp. 471-486). Centro de Iniciativas Culturales y Sociales, CICEES.

Zanetti Lecuona, O. (1980). El ferrocarril en la industria azucarera de Cuba. *Revista de Historia de América*, (89), 129-153.

Zanetti, O., & García, A. (1987). *Caminos para el azúcar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.

AGRADECIMENTOS

Ao CIDEHUS-UNIVERSIDADE DE ÉVORA
À ANA CARDOSO DE MATOS
À SHEILA PALOMARES ALARCÓN
Ao JULIÁN SOBRINO SIMAL
Ao ENRIQUE LARIVE

MOLINO DE LA COMPAÑÍA DE GRANEROS: REHABILITACIÓN DE UN PATRIMONIO AGROINDUSTRIAL DEL SIGLO XIX



Alexis Andrés Valverde Oñate
Estudiante de Magíster en Intervención
del Patrimonio Arquitectónico de
la Universidad de Chile. Graduado
en Universidad de Chile. Arquitecto.
Arquitecto en Fundación Sewell. Opera
con temas de patrimonio industrial,
gestión de proyectos patrimoniales,
metodologías HBIM.

La presente investigación es parte de la Actividad Formativa Equivalente (AFE) para obtener el grado en el programa de Magíster en Intervención del Patrimonio Arquitectónico de la Universidad de Chile. El tema abordado es el patrimonio agroindustrial, a través del estudio de un conjunto arquitectónico rural que se remite espacialmente a las casas patronales del valle central y que corresponde a un molino harinero, que estuvo en funciones entre el s.XIX y finales del s.XX, y que se encuentra en un acelerado proceso de deterioro.

La pérdida de este inmueble sería un grave daño no sólo para el patrimonio industrial de la región, sino, también, para el posible aporte que podría significar su recuperación.

Para revertir esta situación, el objetivo es diseñar un proyecto de regeneración del conjunto arquitectónico de El Molino, identificando sus atributos y valores, vocación y rol que cumple en el tejido rural de su entorno, para aportar al desarrollo sostenible de la localidad de La Compañía.

RELEVANCIA PATRIMONIAL DEL CASO DE ESTUDIO

En Chile solo el 1% del patrimonio industrial reconocido corresponde a la industria agrícola, a pesar de que un gran porcentaje de personas ocupadas en el país, lo ha concentrado históricamente la agricultura. En este marco, se destaca una serie de molinos industriales en la región, distribuidos entre Rancagua y Graneros.

El Molino de la Compañía es el más relevante de los reconocidos en la región, por razones como, su antigüedad y tiempo de funcionamiento, rol en la historia de la comuna y localidad donde se emplaza,

Porcentaje por sector productivo representado dentro del patrimonio industrial nacional.

Fuente: Lorca, M. (2017).

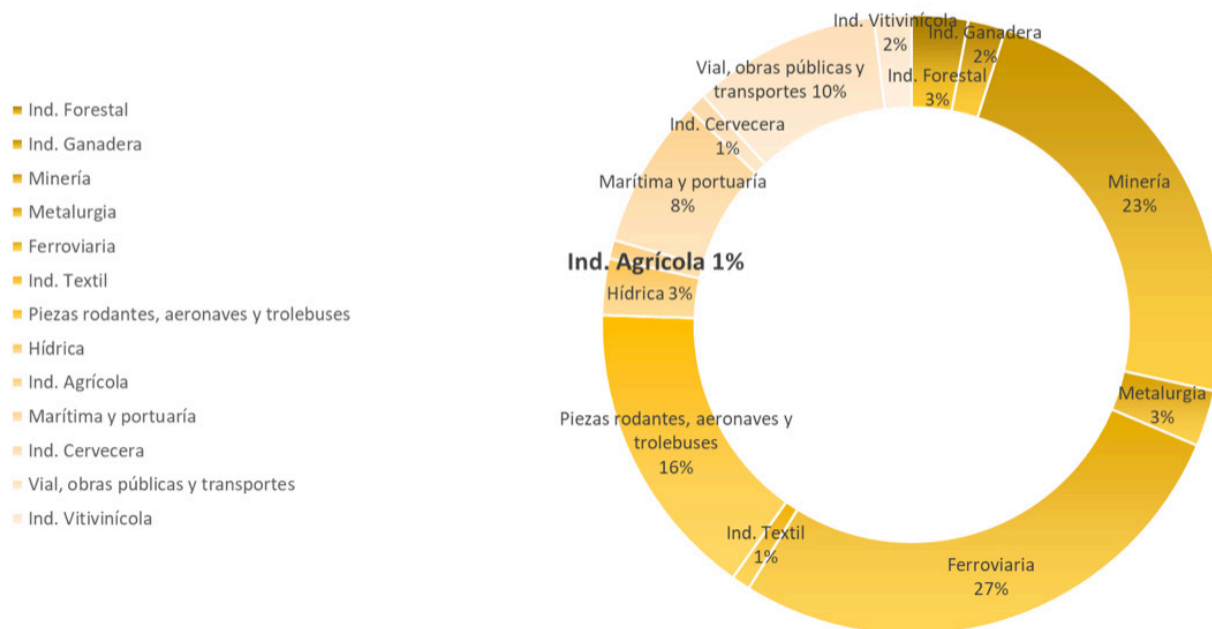


Ilustración 1. Porcentaje por sector productivo representado dentro del patrimonio industrial nacional. Fuente: LORCA, Mauricio. Experiencias y proyecciones del patrimonio industrial chileno. Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural, Bogotá, Colombia, vol. 30, núm. 1, 54-69, 2017.

evolución tecnológica de su infraestructura industrial y potencial para el desarrollo local.

La producción de harina de trigo, a través de molinos de piedra hidráulicos, comenzó en la propiedad el siglo XVI; posteriormente, evolucionó a molino de tipo industrial en 1874 y llegó a estar en funcionamiento hasta 1993. Según los últimos molineros que trabajaron en el lugar, el conjunto comenzó a perder aceleradamente componentes como maquinarias, elementos metálicos, mermando su integridad y estado de conservación, desde que dejó de estar en actividad.



Además, el Molino, es parte de un conjunto arquitectónico que remite a la disposición volumétrica de las casas patronales y fue el núcleo que ordenó, jerarquizó y articuló territorialmente el área poniente de La Compañía. En este molino, se materializó la vocación rural e industrial de la comuna, siendo la principal fuente de trabajo en el sector y generando un gran sentido de pertenencia y orgullo para sus trabajadores y vecinos.

La pérdida de este inmueble sería un grave daño no sólo para el patrimonio industrial de la región, sino también, para el posible aporte que podría significar su recuperación.

En vista del rol que ha tenido el Molino en Graneros y La Compañía, sus valores, estado de

Ilustración 2. Ubicación de molinos en la provincia del Cachapoal. Fuente: ELTON, Alejandro. Patrimonio Industrial de la región de O'Higgins. Consejo Nacional de las Culturas y las Artes, 2010.

conservación, obsolescencia y potencialidades, se presenta una propuesta de rehabilitación del conjunto que regenere las relaciones espaciales, sociales, laborales y educativas de tipo agroindustrial, e incluso, simbólicas, en su entorno inmediato y próximo.



Ilustración 3. Ubicación en Chile y en localidad de La Compañía. Fuente: Elaboración propia.

Las razones que fundamentan su elección, como se mencionó en el punto anterior, son principalmente de tipo histórico y del rol que este conjunto cumplió en su territorio.

A continuación, se presenta un cuadro destacando las principales razones de su elección, identificadas por tipo:

HITOS HISTÓRICOS	ROL EN EL TERRITORIO
s. XVI – pasa a ser propiedad de la Orden de los Dominicos, quienes iniciaron el uso del molino	1628 – es parte de una Hacienda (de La Compañía de Jesús), forma de ocupación y explotación agrícola originada con la colonización española en Chile.
1771 – pasa a ser propiedad de Mateo de Toro y Zambrano, dando origen al nombre de la comuna, por “Los Graneros del Conde”, “Los Graneros” y, finalmente, “Graneros”.	1878 – se hijueliza o subdivide la Hacienda en 12 fundos, siendo el correspondiente al caso el Fundo El Molino.
1874 – modernización del molino, pasando a catalogarse de tipo industrial	El fundo se emplaza como conjunto arquitectónico y evoluciona bajo el tipo de “casa patronal”.
1884 / 1890 - Construcción del ramal entre la Estación Graneros y el Molino de la Compañía.	1880 – se construye una casona de estilo colonial, con patio interior y patio abierto a la explanada norte. La Casona y el molino se vinculan por medio del patio y calle interior. Calle interior vincula Av. La Compañía con la calle del sector de El Molino.
1910 - es uno de los más importantes centros industriales y de producción del país.	Av. La Compañía es la vía de transporte de insumos y productos de El Molino. La calle del sector de El Molino, es la vía de acceso con un carácter más residencial, a través de una explanada, con viviendas por ambos costados, y otros servicios, como cancha de fútbol, rayuela, escuela básica y acceso al Cerro Chico.
1968 - nueva modernización, triplicando su productividad y alcanzando los mayores niveles de producción de su existencia.	El Molino es la principal y mejor fuente de trabajo de la Compañía, pasando varias generaciones de familias por el lugar. Por sindicato, se logró que los cupos de trabajo fueran heredables de padres a hijos.

1993 – cierra el molino, tras haber dejado de funcionar como tal hace unos cuantos años y sólo funcionar para almacenamiento de grano.

Tras su cierre, los habitantes se ven obligados a buscar nuevas oportunidades laborales fuera de La Compañía. Esta situación se repite a nivel educativo con adolescentes y jóvenes.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

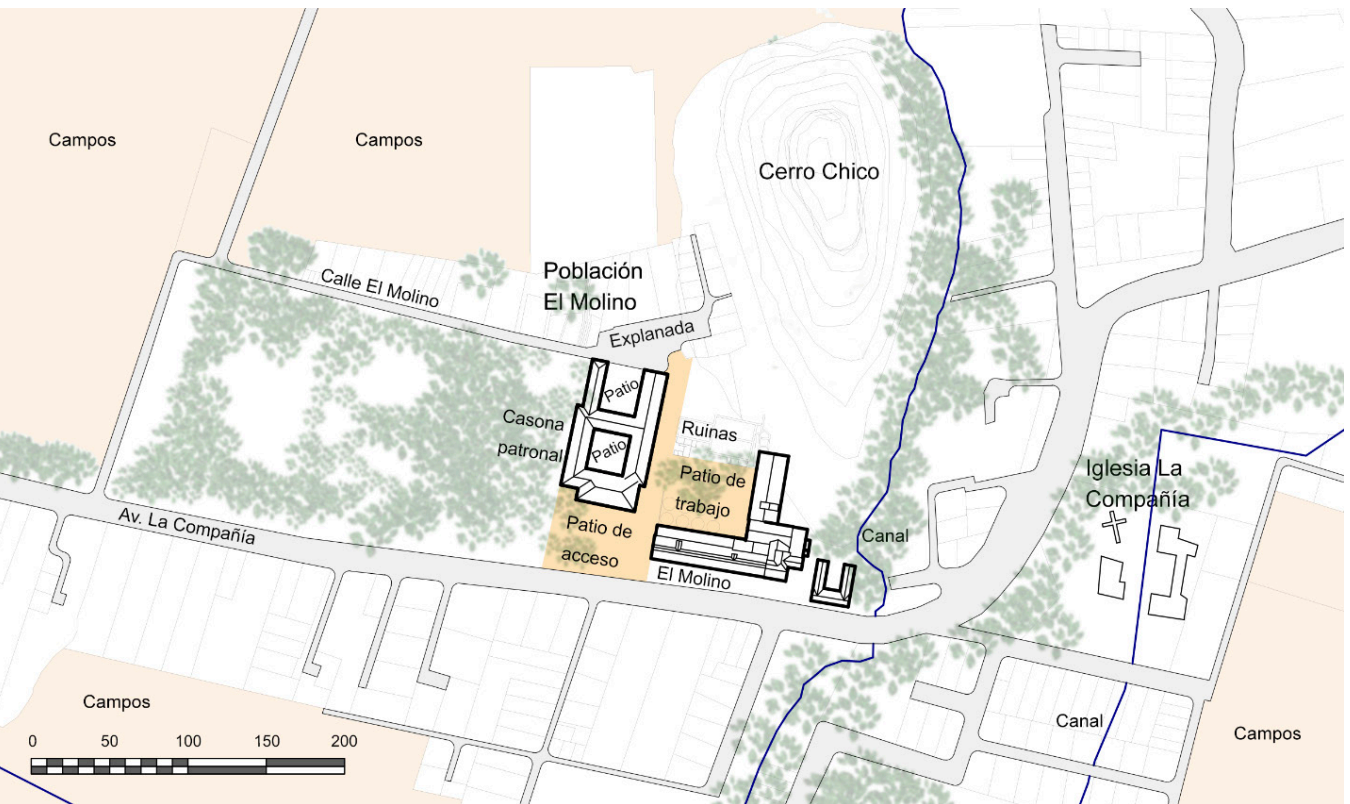


Ilustración 4. Conjunto arquitectónico de El Molino y emplazamiento en La Compañía. Fuente: elaboración propia.

El Molino de La Compañía cerró sus puertas en 1993, momento en que en Chile se consolida lo industrial como patrimonio¹. Lamentablemente, en ese entonces sólo se reconocen los casos de emergencia patrimonial, los bienes ferroviarios, los relacionados con la minería del salitre y ocasionalmente, bienes de otros sectores productivos; siendo la agroindustria muy invisibilizada.

El cierre se debió a que desde 1940 se instalaron nuevas plantas productivas de molienda en diferentes puntos del país, siendo imposible para el molino competir en producción y eficiencia.

Al entrar en desuso, ha ido perdiendo algunas de sus piezas identitarias, tales como su infraestructura industrial, como maquinarias y elementos metálicos a través de su venta y desmantelación. Por ejemplo: 8 silos metálicos del patio central; equipos de molienda automática de cilindros y cernedores planos en el módulo de 5 pisos; tuberías, correas y poleas en el módulo de generación de energía hidráulica y posteriormente hidroeléctrica; correas, poleas y huinchas transportadoras en módulos de silos de madera y H.A.; y, las líneas del ramal por las que se transportaban los sacos de harina y trigo a la Estación Graneros. Además, el deterioro ha sido muy acelerado desde su cierre. Entre los daños encontramos la pérdida y desgaste de sus elementos de madera y la pérdida de estabilidad estructural en muros de adobe y ladrillo en sus volúmenes. Esto sumado a las cualidades de tamaño y ubicación del terreno donde se emplaza lo ha llevado a sufrir posibles demoliciones ante los intereses inmobiliarios por adquirir la propiedad. Como

1. LORCA, Mauricio. Experiencias y proyecciones del patrimonio industrial chileno. Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural, Bogotá, Colombia, vol. 30, núm. 1, 54-69, 2017.

avance, el municipio ha declarado en su Plan Regulador Comunal, el sector que lo contiene como de Zona de Conservación Histórica ZCH. Sin embargo, la propiedad no ha contado con trabajos provisorios que detengan su deterioro.

En otra arista, como se mencionó en el cuadro anterior, la importancia de El Molino no es sólo histórica e industrial, ya que, al haber sido parte de un conjunto arquitectónico rural altamente relacionado con su entorno, su cierre ha significado el deterioro del tejido habitable y social del sector.

Por último, el Municipio ha reconocido desde hace unos años el valor del inmueble y se encuentra elaborando una iniciativa de inversión con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio; pero, aún no existe claridad sobre el nuevo uso que debiera tener ni las estrategias de intervención que se debieran tomar.

Para abordar el problema, se plantean los siguientes objetivos:

OBJETIVO GENERAL

Diseñar un proyecto de regeneración del conjunto arquitectónico de El Molino, identificando sus atributos y valores, vocación y rol que cumple en el tejido rural de su entorno, para aportar al desarrollo sostenible de la localidad de La Compañía.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar los valores y atributos del conjunto arquitectónico de El Molino, vocación y rol que cumple en el tejido rural de su entorno.

Formular y evaluar un nuevo uso del conjunto como síntesis local e integrador de la propuesta de rehabilitación, procurando satisfacer alguna necesidad local.

Diseñar una propuesta de rehabilitación que permita adecuar el nuevo uso a las características esenciales del conjunto arquitectónico de El Molino, respetando sus valores y regenerando el tejido rural de su entorno deteriorado tras su cierre.



Ilustración 5. Vista del conjunto arquitectónico del Molino desde el Cerro Chico. Fuente: Elaboración propia.

ANTECEDENTES DEL CASO

GRANEROS Y LA COMPAÑÍA

Originalmente, este territorio del valle central de Chile era reconocido por el Imperio Inca, pero pasa a manos de la orden de los dominicos en el siglo XVI y toma el nombre de Hacienda de La Compañía de Jesús el año 1628, cuando fue donada a los jesuitas. En 1771 fue rematada adjudicándose al Conde la Conquista Mateo de Toro y Zambrano. Por esta razón, el lugar se empieza a hacer conocido como “Los Graneros del Conde”, pasando posteriormente a “Los Graneros” y en la actualidad a sólo “Graneros”. En 1878, se produce la hijuelación de la hacienda en 12 fundos, destacando, entre éstos, el Fundo Los Torunos y Pueblo y el Fundo El Molino.

Rafael Ovalle Correa heredó de sus padres el Fundo Los Torunos y Pueblo, y al regresar de la guerra contra la Confederación Perú – Boliviana, se impuso la tarea de delinear lo que hoy es el Pueblo Viejo, dando vida gradualmente al poblamiento de Graneros (ciudad). En 1859 se inaugura la línea férrea que une a Santiago y Rancagua, dando un gran impulso al desarrollo de la comuna. Se instala en esos años la Fundición Metalúrgica Ovalle, donde en 1902 se armó íntegramente el primer automóvil en Chile. En 1906 se crea una fábrica enlatadora, hoy Nestlé, siendo la principal actividad económica del pueblo.

Por otra parte, en el sector de La Compañía, se

ubicó el Fundo El Molino, estructurado principalmente por la Av. La Compañía y con una presencia de elementos patrimoniales importantes, destacando la Iglesia de La Compañía y el conjunto arquitectónico de El Molino, que es el objeto de esta AFE. Los campos, conjuntos de casonas patronales, graneros, canales y cerros islas (como el Cerro Chico y Cerro del Pukará) han contribuido a que haya conservado su carácter rural.

PATRIMONIO AGROINDUSTRIAL

En cuanto al Patrimonio Agroindustrial, nos remitimos a los restos propios de la producción, industrialización y comercialización de los productos agrarios, pecuarios, forestales y biológicos.

En el caso de Chile, el quehacer agrícola en la zona central ha sido prácticamente ininterrumpido por 5 siglos, y según los cronistas de la época la actividad se remonta al periodo prehispánico². Por esta razón, no es extraño que encontremos diversos casos en la región.

Como se indicó en la presentación del AFE, se reconocen 7 molinos industriales relevantes en la región. En ella también existen reconocidas industrias lecheras, azucareras, de aceites, vitivinícolas, mieleras, conserveras, entre otras.

El conjunto arquitectónico de El Molino se remite espacialmente a las casas patronales coloniales, a través de sus patios interiores, corredores abiertos, explanada, arboledas y largos ejes de acceso; cuenta

2. BENAVIDES, Juan. Casas patronales: conjuntos arquitectónicos rurales. Santiago de Chile: Corporación Toesca, 1981.

con una casa patronal, iglesia (La Compañía), casas de inquilinos, escuela (transformada en viviendas), entre otros. Su sistema de producción rural evolucionó desde los molinos hidráulicos de piedra hasta la industria de molinos automáticos de cilindros y cernedores planos.

METODOLOGÍA DE PROYECTO

En la línea del estudio de El Molino como sistema de producción rural es que se propone recoger el enfoque de los Laboratorios de Activación e Innovación de Espacios Industriales (LAB-AIDEL), ya que cuenta con objetivos que abordan el desarrollo sostenible.

Expuesto lo anterior, los objetivos son los siguientes:

“implementar programas integrales de adaptación a nuevos usos que permitieran la conservación del patrimonio industrial, la regeneración medioambiental, la cohesión social, la activación de actividades económicas, el fomento del empleo y la ordenación del territorio afectado.” (SOBRINO, 2022, p.561)

Por el momento, se plantea una metodología de trabajo cualitativa y fenomenológica, ya que permite estudiar y proyectar sobre El Molino una propuesta en conjunto y validada por la comunidad relacionada, brindando una percepción del que será el principal usuario del inmueble.

CONCLUSIONES

Las mesas de trabajo y recorridos por El Molino y su entorno, junto a los exmolineros y vecinos, ha significado un gran avance en la comprensión del conjunto, permitiendo validar hipótesis y observaciones del estudio cualitativo del inmueble, permitiendo sentar consistentes fundamentos para generar la propuesta de rehabilitación.

Al momento, la más clara opción es rehabilitar el conjunto para acoger allí alguna actividad que se concilie con su vocación agroindustrial y que, al mismo tiempo, satisfaga las necesidades de trabajo y educación que requiere la comunidad local.

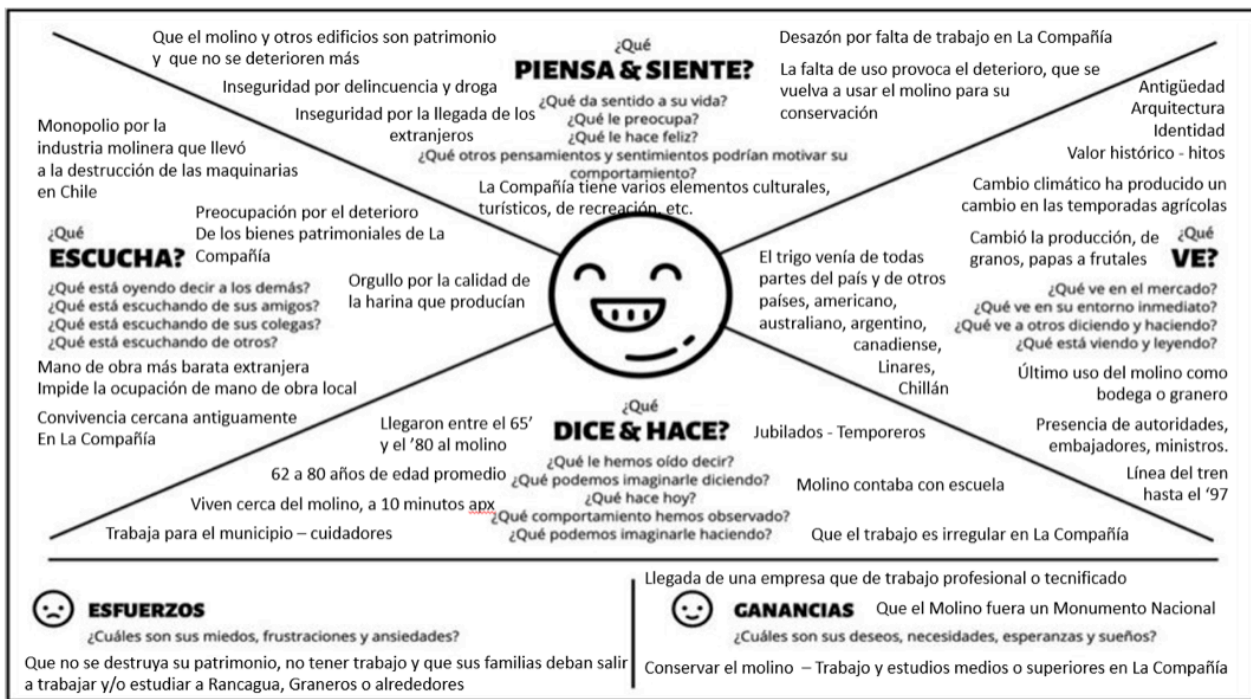


Ilustración 6. Mapa de empatía aplicado en sesión con ex molineros. Fuente: elaboración propia

BIBLIOGRAFÍA

LORCA, Mauricio. Experiencias y proyecciones del patrimonio industrial chileno. Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural, Bogotá, Colombia, vol. 30, núm. 1, 54-69, 2017.

ELTON, Alejandro. Patrimonio Industrial de la región de O'Higgins. Consejo Nacional de las Culturas y las Artes, 2010.

BENAVIDES, Juan. Casas patronales: conjuntos arquitectónicos rurales. Santiago de Chile: Corporación Toesca, 1981.

SOBRINO, Julián. Patrimonio, investigación y transferencia social. En: LOREN-MÉNDEZ, Mar (Ed.). Arquitectura, ciudad y patrimonio. Historia, teoría e intervención contemporáneas. _ Madrid: Abada Editores, 2022. 561 – 591.

AGRADECIMIENTOS

À Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla
À Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile
Ao Tutor de investigación, D. Julián Sobrino Simal
Ao Tutor de investigación, D. Enrique Larive López
Ao Profesor guía del MIPA, D. Antonio Sahady Villanueva

PAISAGENS DA MINERAÇÃO DE DIAMANTES:

DISPUTAS EM TORNO DE SIGNIFICADOS E PROTAGONISMOS



Liziane Peres Mangili

Professora do Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Artes Aplicadas da Universidade Federal de São João del-Rei. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo Professora adjunta da Universidade Federal de São João del-Rei / Brasil Membro do Observatório Urbano de São João del-Rei Atua com os temas de valores do patrimônio, patrimonialização e interpretação do patrimônio.

A mineração de diamantes da Chapada Diamantina, no centro geográfico da Bahia (estado da região Nordeste do Brasil) foi um breve mas importante ciclo econômico do país, responsável pelo povoamento da região: a partir da descoberta do diamante em 1844, acomete rapidamente para essa área uma população que dá origem, apenas alguns anos mais tarde, às cidades de Mucugê, Andaraí, Palmeiras e Lençóis, tendo sido esta última a maior produtora mundial de diamantes no auge do ciclo, em meados do século XIX.

Essas cidades estão contidas no que chamamos de “paisagem da mineração de diamantes”, visto serem elas mesmas produto desse processo exploratório. No entanto, mais que aos núcleos urbanos, a mineração de

diamantes marcou todo um território no qual se dava a extração da pedra preciosa.

Tão rápido como se deu a instalação, desenvolvimento e auge econômico desses núcleos urbanos, também ocorreram as sucessivas crises, associadas a fatores econômicos e climáticos. Em apenas um século essas cidades nasceram e “morreram”: com o declínio da exploração de diamantes, aliado às secas, houve uma migração massiva de população para o sudeste do país. Lençóis, que na primeira década de 1900 contava com mais de 22 mil habitantes e instalações e serviços urbanos dignos das principais capitais do país, entra para a década de 1970 com pouco mais de mil habitantes. Nessa década, os poucos moradores - velhos e crianças - conviviam com inúmeros imóveis arruinados que davam testemunho do passado grandioso da cidade.

Alternativas econômicas à mineração começaram a ser buscadas, e a principal delas foi o turismo, por meio da patrimonialização de seus recursos. Assim, turismo e patrimônio “histórico e cultural” são

temas extremamente imbricados em Lençóis, numa perspectiva muito clara de reativação econômica. Vários processos de patrimonialização da cultura e da natureza tiveram lugar em Lençóis e na região, mas dois deles se destacam: o tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1973, e a criação do Parque Nacional da Chapada Diamantina em 1985.

Esse trabalho, advindo da tese de doutorado desenvolvida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (MANGILI, 2015), analisa esses processos de patrimonialização incidentes sobre a paisagem da mineração de diamantes em Lençóis, identificando como tais processos implicaram em ressignificações dos bens patrimonializados e em invisibilização de protagonistas da construção dessa paisagem. O estudo desses processos de patrimonialização objetivou identificar tanto as partes envolvidas em cada um deles, quanto os valores atribuídos aos bens patrimoniais, tendo como base metodológica as sugeridas por Marta de La Torre (2002), no âmbito dos estudos do Instituto Getty de Conservação (THE GETTY..., 2010), das premissas da Carta de Burra (AUSTRALIA ICOMOS, 2013), e das considerações, acerca da atribuição de significados ao patrimônio, de autores dos campos da antropologia e da história social, Antônio Augusto Arantes (1989 e 2006) e Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses (1992, 1996 e 2006). Para esta identificação, o trabalho utilizou-se de fontes documentais, como os próprios processos de tombamento, mídias locais e entrevistas, além de

estudos sobre a cidade.

Os resultados revelam diferentes acepções sobre os bens patrimoniais no seu triplo significado: de uso, como recurso e como memória, que ao longo de todos os processos analisados se anulam, se chocam ou se sobrepõem, evidenciando ressignificações do patrimônio cultural e natural e resistências sociais, advindas principalmente pelo sentimento, por parte de alguns grupos sociais, de invisibilização de seu protagonismo como construtor e parte dessa paisagem.

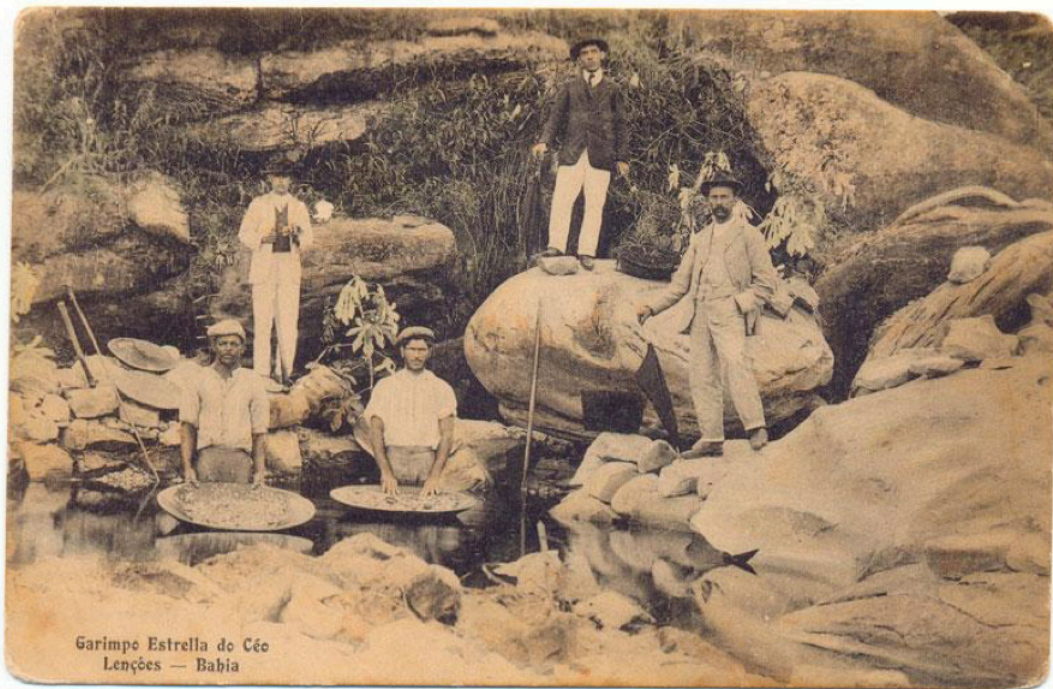
O trabalho evoca a importância da identificação e do entendimento dos diversos significados atribuídos ao patrimônio por diferentes grupos sociais, para que os processos de patrimonialização não acarretem em apagamentos culturais, e para que se faça com que o patrimônio exerça sua função social.

NATUREZA DOMESTICADA

O imponente relevo da Serra do Sincorá, na qual se situa Lençóis, sempre foi motivo de admiração dos viajantes e também dos filhos da terra. No entanto, para a atividade garimpeira, a natureza era a guardiã do diamante e fonte das riquezas naturais, devendo ser explorada ao máximo (Figura 1). Era também obstáculo a ser vencido, meio a ser manipulado, domesticado. A extração de diamantes requeria a limpeza do terreno, muitas vezes feita por meio de queimadas, a quebra das rochas, a construção de regos, o desvio e represamento das águas. Requeria a extração de

pedras – o cascalho – das grutas, seu amontoado – o paiol – para posterior lavagem, no próprio leito do rio ou com a água desviada. Além disso, fornecia também o alimento, pela caça. Como na agricultura, o ritmo do garimpo era ditado pelas chuvas ou falta delas. Era nos rios e nas serras que o garimpeiro extraía seus diamantes, embora fosse na cidade que a sociabilidade acontecia, como bem descrito por Herberto Sales (1955). Na cidade também se dava o comércio dos diamantes e o abastecimento de víveres do garimpeiro para seu sustento na serra. Dessa maneira eram indissociáveis serra (natureza) e núcleo urbano (cidade). Paisagem natural e urbana estavam entrelaçadas, formando uma única paisagem cultural.

Figura 1. Cartão postal Garimpo Estrella do Céu - Lenções - Bahia. Fonte: Coleção particular de mestre Osvaldo.



A atividade dos garimpeiros alterou substancialmente a paisagem da Serra do Sincorá e foi responsável por moldar a natureza que viria a servir para o turismo mais tarde:

Devido ao grande fluxo de pessoas e difícil acesso às regiões onde se garimpavam, como a Serra dos Lençóis, a Serra do Veneno e os leitos rochosos dos diversos rios que cortam a região, os garimpeiros abriram diversas picadas, formando a maioria das trilhas percorridas hoje pelos turistas que visitam a cidade. As evidências dessa afirmação, são baseadas nas inúmeras interferências na paisagem observadas ao longo das trilhas. Dentre estas, destacam-se os amontoados de cascalhos fruto do refugio de garimpo, conhecidas localmente como moco-roô; as escavações nas rochas (grunas) de onde os garimpeiros retiravam os diamantes; os vazios por entre os blocos de rochas, denominados na região de locas ou tocas, que eram utilizados pelos antigos garimpeiros como moradias, já que estes garimpavam a vários quilômetros dos centros urbanos da época; e os represamentos artificiais e desvios de pequenos cursos d'água, que eram feitos pelos garimpeiros para lavar os cascalhos que continham os diamantes. (LIMA; NOLASCO, 1997, p. 45-46).

Os garimpeiros tinham total conhecimento da paisagem com a qual trabalhavam. Os valores associados à natureza relacionavam-se, portanto, ao uso que se fazia dela. O entendimento dessa paisagem nos seus múltiplos componentes transparece no dossiê que foi elaborado pelo grupo de moradores de Lençóis e apresentado ao IPHAN para o pedido de tombamento da cidade, em 1971. Nele, destacam-se os aspectos arquitetônicos e urbanísticos que alimentavam o discurso autorizado do patrimônio (SMITH, 2006) à época (RUBINO, 1996), evidenciando um alinhamento discursivo que fez parte da estratégia para se alcançar o objetivo do tombamento. Mas surpreende como também estavam listados como bens outros elementos diversos, até então incomum de constar em um dossiê como algo de valor: o casario pobre dos garimpeiros, as grutas, as serras, a casa de lapidação, o ofício do garimpeiro, as festas locais e outras manifestações culturais como a marujada, o Jarê e as “baianas” (Figura 2).

O tombamento ocorreu em 1973, com a inscrição Conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico de Lençóis no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Os programas de restauração que aconteceram em Lençóis posteriormente, entre eles o Programa de Cidades Históricas (1979) e o Programa Monumenta (2002-2011), acabaram investindo recursos de forma recorrente em poucos imóveis da cidade, e deixando de lado outros que eram mais representativos ao grupo social dos garimpeiros, como a Casa de Lapidação ou o Museu do Garimpo, elencado como



prioritário em uma consulta pública mas nunca executado (MANGILI, 2015).

Nessa mesma década, no ano de 1979 deu-se início a uma proposta de criação de um parque nacional na região correspondente às Lavras Diamantinas, ou seja, a região que se formou a partir da exploração de diamantes, compreendida pelos municípios de Palmeiras, Mucugê, Andaraí e Lençóis, na Serra do Sincorá. A proposta foi formulada por um botânico norte americano radicado em Lençóis (FUNCH, 1982), a partir de suas andanças pela região com os garimpeiros de serra. Por um lado, objetivava-se a preservação da

Figura 2. Uma das imagens apresentadas no dossiê de tombamento apresentado ao IPHAN, em 1971, retratando um garimpeiro em atividade no rio. Fonte: Arquivo pessoal de Heraldo Barbosa Filho.

flora e da fauna; por outro, vislumbrava-se que um parque pudesse atrair turistas e ajudar a recompor a economia local, totalmente decadente devido ao fim do garimpo. O mesmo objetivo que se buscava, aliás, com o tombamento de Lençóis.

O Parque Nacional da Chapada Diamantina foi criado em 1985, pelo Decreto Federal n. 91.655, de 17 de Setembro, no governo de José Sarney (BRASIL, 1985). É interessante notar que a proposta de Funch (1982) alinhava-se ao conceito norte-americano de parque nacional. O Yellowstone National Park, o primeiro parque nacional dos Estados Unidos, criado em 1872, tinha o duplo objetivo de proporcionar lazer à população e garantir a preservação contra interferências ou exploração de recursos naturais nessa área (SEABRA, 1998, p. 90). Funch também pensou na proteção da beleza cênica da região. Alinhava-se também, à proposta de outros parques nacionais brasileiros, a exemplo do Parque Nacional do Itatiaia (RJ), o primeiro a ser criado, em 1937, e os parques nacionais de Iguaçu (PR) e da Serra dos Órgãos (RJ), ambos de 1939. Todos eles possuíam em seus decretos de criação a função explícita de preservação dos recursos naturais, da flora e da fauna, mas também a função de constituir-se em atrativo turístico (SEABRA, 1998, p. 91-92). A ideia de transformar o “cenário” da Chapada Diamantina em um parque nacional com o intuito de atrair visitantes, e com isso, criar uma alternativa econômica para Lençóis foi uma preocupação explícita de Roy Funch.

Segundo Scifoni (2006), os parques nacionais no Brasil foram criados atrelados à ideia

de monumentalidade, ligada tanto ao conceito de excepcionalidade quanto a de condição de inalterabilidade e ausência de presença humana, segundo o modelo conservacionista norte americano, apontado por Diegues (1996). Simone Scifoni também faz menção a uma segunda ideia de monumentalidade, oriental, na qual o monumento natural está ligado à tradição, associado aos costumes e lembranças coletivas. (SCIFONI, 2006, p. 32).

Certamente não foi este o conceito de parque que prevaleceu no Parque Nacional da Chapada Diamantina, embora a proposta de Funch tenha partido de uma visão de natureza atrelada a uma ação cultural, de paisagem produzida pela ação humana.

NATUREZA INTOCADA

A busca pelo turismo foi a principal motivação do tombamento de Lençóis, e alguns autores afirmam que este foi o marco da transformação de Lençóis em cidade turística (SEABRA, 1998; SENNA, 1996). No entanto, entendemos que tanto o tombamento quanto a criação do Parque Nacional da Chapada Diamantina foram fatores que apenas contribuíram para uma série de ações do governo estadual que colocaram o turismo, paulatinamente, como um dos carros chefes da economia baiana.

Já na década de 1970, o governo do estado realizou estudos no sentido de levantar os atrativos turísticos para compor um plano de interiorização do

turismo, cujo marco, em Lençóis, foi a construção da Pousada de Lençóis, em 1979. Esse plano, Caminhos da Bahia, contava com um turismo de base regional e de cunho cultural (CARVALHO, 2013; BRITO, 2005). No início da década de 1990, o governo da Bahia formulou um programa de desenvolvimento turístico (PRODETUR) que se estruturava na criação de polos regionais de desenvolvimento, muito baseado nas diretrizes do governo federal, e assumiu o turismo como uma das economias principais do estado. Nesse programa, o turismo na Chapada Diamantina passou a ser direcionado para o público internacional e, visando atendê-lo, foi criado um novo produto, o ecoturismo. O governo incumbiu-se de levar infraestrutura para possibilitar a chegada e permanência do turista nos locais e roteiros criados especificamente para esse filão de mercado, responsabilizando-se pela preservação dos cenários e paisagens vendidas, e pela sua divulgação e marketing. Esperava-se, com isso, que a iniciativa privada se encarregasse do restante.



O incremento massivo do turismo em Lençóis dá-se, portanto, na década de 1990 por meio do PRODETUR. No entanto, com esse programa ocorreu uma importante inversão de valores associados à região: deixou-se de destacar os aspectos histórico-culturais para se enfatizar os naturais. A Chapada Diamantina passou a ser divulgada e comercializada cada vez mais como um produto ecoturístico (Figura 3).

No processo de transformação em um produto turístico, o garimpeiro, como construtor dessa paisagem, bem como seus conhecimentos sobre esse território, são apagados. O novo produto, a natureza, vendável a um mercado internacional, deveria ser mágica, paradisíaca; não convinha explicitar que fora moldada pelas mãos rudes dos garimpeiros.

Figura 3. Ribeirão do Meio, espaço de mineração agora usado por turistas.
Fonte: Acervo pessoal da autora, 2012.

RESISTÊNCIAS CULTURAIS

Paradoxalmente, a entrada do turismo cada vez mais massivo na cidade colocou em risco outros lugares que, para serem preservados, necessitaram de patrimonialização, como o Parque Recreativo Municipal de Lençóis, criado para a proteção da Fonte da Muritiba, principal nascente de abastecimento da cidade, e o tombamento, pelo IPHAN, do Morro do Pai Inácio após ameaça de fechamento para construção de uma igreja evangélica no local por um empresário (MANGILI, 2015). A “descaracterização cultural”, ou seja, mudanças muito significativas em espaços públicos e festas locais também configurou-se como ameaça.

Diante delas, têm surgido na cidade iniciativas populares de proteção e enaltecimento da cultura garimpeira. Em 2008, um ex garimpeiro criou em sua própria casa o Rancho do Garimpeiro, uma espécie de museu que mostra o ofício do garimpo e a vida do garimpeiro, com objetos de trabalho, vestimentas, uma réplica de uma casa garimpeira na serra e até um circuito explicando como o diamante é encontrado e extraído, no qual o próprio garimpeiro fazia a demonstração.

A Sociedade União dos Mineiros (SUM), associação que vincula os poucos garimpeiros ainda vivos em Lençóis e suas famílias, criou também um pequeno espaço expositivo em sua sede. Além disso, a SUM requereu, em 2015, a inscrição da festa dedicada ao patrono dos garimpeiros de Lençóis, o Senhor Bom Jesus dos Passos, como patrimônio imaterial, ao IPHAN

e ao órgão estadual de preservação, o Instituto de Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, que concedeu a inscrição em janeiro de 2023.

CONCLUSÃO

A análise dos processos de patrimonialização em Lençóis nos permite ver como uma localidade responde a eventos e transformações de paradigmas que ocorrem no âmbito mundial. O pedido de tombamento pelo IPHAN, em 1971, está inserido na dinâmica de abertura que o órgão experimentou a partir desta década, classificado por Fonseca (1997) como uma maior abertura a agentes da sociedade na definição do que é considerado patrimônio. Os processos de patrimonialização da natureza correspondem à ascensão dos movimentos ambientalistas e ao “despertar da consciência ecológica no mundo” (VIOLA, 1986). Já as ações mais recentes, de criação dos museus de iniciativa popular Rancho do Garimpeiro e Museu do Garimpeiro, e a patrimonialização da festa em louvor ao Senhor Bom Jesus dos Passos (2015-2023) são condizentes ao giro patrimonial (DAVALLON, 2014, 2015) e à ampliação do patrimônio aos bens de natureza imaterial (SMITH, 2006).

O que o caso de Lençóis nos ensina é que o negligenciamento de valores atribuídos ao patrimônio por determinados grupos sociais, quando da constituição de políticas e programas de preservação, pode apagar a representatividade desses grupos

e, com ela, características importantíssimas para o entendimento do patrimônio como um todo. Vimos como, em Lençóis, valores atribuídos à natureza e aos aspectos intangíveis da cultura garimpeira, como a arte da lapidação e o ofício do garimpeiro, estavam colocados como valores desde o início. No entanto, a oficialização do patrimônio, ou seja, o tombamento, e as sucessivas ações de preservação se deram apenas sobre os bens materiais dessa cultura e os pouco representativos do grupo de garimpeiros - a casa de lapidação, por exemplo, não teve inscrição individual e nunca foi objeto das ações de restauro.

A criação do parque nacional, cuja área inicialmente proposta correspondia a uma paisagem cultural - as lavras diamantinas - teve alguns de seus valores desvinculados desse território, ao se decretar uma área de parque maior que a originalmente proposta e desvinculada dessa paisagem da mineração, com o objetivo de tornar essa natureza vendável. A criação do parque, assim como a criação da APA Marimbus Iraquara, embora tivessem como objetivo principal, no discurso, a preservação ambiental, acabaram sendo convenientes para a criação da marca Chapada Diamantina associada ao turismo ecológico, dentro do programa turístico implementado pelo governo do estado da Bahia. Ocorreu aqui o que García e Córdoba (2010, p. 206), em estudo sobre paisagens mineiras asturianas, chamaram de construção de uma natureza arranjada, homogeneizada através do uso de imagens, discursos e práticas, visando exclusivamente o turismo. Cria-se e dissemina-se a imagem da natureza intocada,

desvinculando, assim, o homem (o garimpeiro) do território por ele habitado e modelado conforme suas necessidades de outrora.

Os conflitos existentes hoje nesse território seriam, portanto, inevitáveis. E elas vão além da questão simbólica da representatividade dos grupos sociais que esses patrimônios encerram, ou, nesse caso, deixam de encerrar, e que são, como vimos, a origem das ações de resistência: trata-se também de uma disputa por recursos econômicos que tornam a vida mais ou menos possível.

REFERÊNCIAS

ARANTES NETO, Antônio Augusto. A preservação de bens culturais como prática social. *Revista de Museologia*, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 12-16, 1989.

ARANTES NETO, Antônio Augusto. O patrimônio cultural e seus usos na cidade contemporânea. In: MORI, Victor Hugo; SOUZA, Marise Campos; BASTOS, Rossano Lopes; GALLO, Haroldo (Orgs.). *Patrimônio: atualizando o debate*. São Paulo: Iphan, 2006. p. 54-58.

AUSTRALIA ICOMOS. The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance. 2013. Disponível em: <<http://australia.icomos.org/wp-content/uploads/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31.10.2013.pdf>>. Acesso em: 19 Fev. 2015.

BRASIL. Decreto Federal nº 91.655, de 18 de setembro de 1985. Cria o Parque Nacional da Chapada da Diamantina. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 18 set. 1985. Seção 1, p. 13593.

BRITO, Francisco Emanuel Matos. *Os ecos contraditórios do turismo na Chapada Diamantina*. Salvador: EDUFBA, 2005.

CARVALHO, Anselmo. *A Bahia constrói seu futuro sem destruir seu passado*. Feira de Santana: UEFS editora, 2013.

DAVALLON, Jean. El juego de la patrimonialización. In: ROIGÉ, Xavier; FRIGOLÉ, Joan; MÁRMOL, Camila del. (coord). *Construyendo el patrimonio cultural y natural: parques, museos y patrimonio rural*. ISBN 978-84-16044-67-2, págs. 47-76, 2014.

DAVALLON, Jean. Memória e patrimônio: por uma abordagem dos regimes de patrimonialização. In TARDY, Cécile; DOBEDEI, Vera (Eds.). *Memória e novos patrimônios*. Marseille: OpenEdition Press. doi:10.4000/books.oep.866, 2015.

DE LA TORRE, Marta (Ed.). *Assessing the values of cultural*

heritage: Research Report. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 2002. Disponível em: <http://www.getty.edu/conservation/publications_resources/pdf_publications/assessing.pdf>. Acesso em: 30 Jan. 2015.

DIEGUES, Antônio Carlos Sant'Ana. O mito moderno da natureza intocada. São Paulo: Hucitec, 1996.

FONSECA, Maria Cecília Londres. O Patrimônio em Processo. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 1997.

FUNCH, Richard Roy. Chapada Diamantina, uma reserva natural. Salvador: Bureau Gráfica e Editora Ltda., 1982, p. 4.

GARCÍA GARCÍA, José Luis; CÓRDOBA AZCÁRATE, Matilde. Cuando la naturaleza se convierte en patrimonio, o los usos políticos de los paraísos naturales. In DEL MÁRMOL, Camila; FRIGOLÉ, Joan y NAROTZKY, Susana. Los lindes del patrimonio. Consumo y valores del pasado. Barcelona: Icaria, 2010.

LÉDA, Renato Leone Miranda. A sedução da paisagem: a Chapada Diamantina e o turismo ecológico. Dissertação (mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

LIMA, Carlos César Uchôa de; NOLASCO, Marjorie Csekö. Lençóis, uma ponte entre a geologia e o homem. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, Departamento de Ciências Exatas, 1997.

MANGILI, Liziane Peres. Anseios, dissonâncias, enfrentamentos: o lugar e a trajetória da preservação em Lençóis. Tese [doutorado em arquitetura e urbanismo] Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. 2015.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. O patrimônio cultural entre o público e o privado. In: SÃO PAULO (município). Secretaria

Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico. O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992. p. 189-194.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Os usos culturais da cultura: contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais. In: YAZIGI, Eduardo. (Org.). Turismo, espaço, paisagem e cultura. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 88-99.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. A cidade como bem cultural – Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcances da preservação do patrimônio ambiental urbano. In: In: MORI, Victor Hugo; SOUZA, Marise Campos; BASTOS, Rossano Lopes; GALLO, Haroldo (Orgs.). Patrimônio: atualizando o debate. São Paulo: Iphan, 2006. p. 35-76.

NOLASCO, Marjorie Czeco. Registros geológicos gerados pelo garimpo, Lavras Diamantina – Bahia. 2002. 363 f. Tese (Doutorado em Geociências) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

RUBINO, Silvana. O mapa do Brasil passado. In: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 24, p. 97-105, 1996. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat24.pdf>. Acesso em: 12 Mar. 2023.

SCIFONI, Simone. A construção do patrimônio natural. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SALES, Herberto. Garimpos da Bahia. Ministério da Agricultura, Serviço de Informação Agrícola, 1955. Documentário da vida rural, n. 8.

SEABRA, Giovanni. Do garimpo aos ecos do turismo: o Parque Nacional da Chapada Diamantina. 1998. Tese (Doutorado em

Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

SENNA, Ronaldo Sales de. Lençóis: um estudo diagnóstico. Feira de Santana: UEFS/ Prefeitura de Lençóis, 1996.

SMITH, Laurajane. *Uses of Heritage*. London: Routledge, 2006, ISBN-10 :0415318319.

THE GETTY CONSERVATION INSTITUTE. *Heritage Values, Stakeholders and Consensus Building*. 2010. Disponível em: http://www.getty.edu/conservation/our_projects/field_projects/heritage/index.html>. Acesso em: 26 Jul. 2012.

VIOLA, Eduardo. O Movimento ecológico no Brasil, 1974-1986: do ambientalismo à eopolítica. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v.3, n. 83, p. 5-26, 1986. Disponível em: http://anpocs.com/images/stories/RBCS/03/rbcso3_01.pdf. Acesso em 30 Jun. 2023.

AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP

SERRA DO ITAQUERI (SÃO PAULO) E SERRA NORTE DE SEVILHA (ESPANHA): ENTRE CIRCUITOS-TURÍSTICOS E A PRESERVAÇÃO CULTURAL



Camila Cristina Piccoli Campoy

Doutoranda do programa de pós-graduação stricto sensu em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica - PUC Campinas, com bolsa de Doutorado FAPESP. Realiza instância de investigação junto à Universidad de Sevilla, através da bolsa Doutorado SWE (CNPq). Foi conselheira titular da cadeira de Patrimônio Histórico Material e Imaterial do Concult (Conselho de Política Cultural de Rio Claro/SP) no período de 2021-2022. Membro do grupo de pesquisa Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial, junto a PUC Campinas. Foi bolsista TT3 Fapesp (2018-19) e bolsista mestrado pela CAPES (2020-2022), ambas as pesquisas relacionadas à gestão urbana municipal e regional, preservação patrimonial, urbanismo e identidade cultural. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela PUC Campinas (2022). Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Escola Superior de Tecnologia e Educação de Rio Claro - ASSER (2015).

Esta pesquisa está sendo desenvolvida no âmbito de um estágio de Doutorado Sanduíche, financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), sob orientação da Prof. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi (PUC-Campinas) e coorientação do Prof. Dr. Enrique Larive López (Universidade de Sevilla).

O objetivo desta investigação é realizar um estudo conjunto e comparativo dos remanescentes industriais ferroviários da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), mais precisamente no recorte territorial que hoje compõem o Circuito Turístico “Serra do Itaqueri”, formado por 13 cidades do interior do Estado de São Paulo – Brasil e dos remanescentes

da Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA), fundada em 1856 e que em 1875 inaugurou uma linha entre Sevilha e Mérida, passando por uma região que hoje é conhecida como a Zona Norte da Aglomeração de Sevilha ou Serra Norte de Sevilla – Espanha; objetivando uma análise da efetividade de ações de planejamento turístico e políticas de preservação em nível regional. Parte-se da premissa de que há semelhanças no que se refere à constituição de ambos os territórios formados pelas ferrovias e busca-se uma aproximação de forma a identificar possíveis abordagens conjuntas para os problemas atuais que afetam a preservação dos bens culturais ferroviários relacionados.

As cidades da Serra do Itaqueri, assim como as cidades da Serra Norte de Sevilha, se caracterizam por possuir uma paisagem rural, parques e áreas de proteção ambiental que permitem a exploração turístico-cultural. O sistema ferroviário, em ambos os casos, definiu a conformação dos territórios das cidades, e por quase um século funcionou

como elemento estruturante urbano e regional. Porém, atualmente as antigas estações ferroviárias e os remanescentes ferroviários a ela vinculados em sua grande maioria encontram-se abandonados, subutilizados, quando não demolidos.

Desta forma, o foco será o estudo das paisagens formadas pelas ferrovias e outras referências culturais a elas relacionadas, incorporando a memória do território como um dos eixos estruturantes da preservação cultural dos circuitos turísticos da Serra do Itaqueri e da Serra Norte de Sevilha, reconhecendo-as como Paisagens Históricas da Produção. Tem-se como hipótese que ações integradas de preservação, a partir de políticas supra municipais, podem promover medidas educativas e turísticas que visem a valorização da paisagem cultural e natural, bem como das inter-relações socioculturais regionais. A metodologia será qualitativa, descritiva, exploratória e empírica, buscando a aproximação entre os objetos de estudo.

Como resultado, espera-se contribuir para o aprimoramento das metodologias de leitura e apreensão dos valores atribuídos pelas populações aos territórios objetos de estudo - entendidos como exemplares das formas de ocupação e formação das paisagens históricas da produção - de forma a gerar um conjunto de procedimentos/parâmetros a serem considerados em futuras políticas de planejamento turístico-cultural regional

O TURISMO E A PRESERVAÇÃO DOS REMANESCENTES FERROVIÁRIOS

A década de 90 foi marcada por diversas medidas político-administrativas, dentre elas a criação do circuitos turísticos, objetivando a descentralização de discussões relacionadas ao desenvolvimento do turismo como uma atividade econômica e permitindo a promoção de destinos. Somente no Estado de São Paulo estão identificados 354 municípios, divididos em 49 regiões turísticas (MTur, 2019-2021), dentre eles o “Circuito Serra do Itaqueri”, composto por 13 municípios: Águas de São Pedro, Analândia, Corumbataí, Charqueada, Ipeúna, Piracicaba, Rio Claro, São Pedro, Santa Maria da Serra e Limeira (estes pertencem a Aglomeração Urbana de Piracicaba), e mais as cidades de Brotas, Itirapina e Torrinha.

A escolha de um circuito turístico como recorte de estudo possibilitou compreender a lógica territorial e a articulação contemporânea de uma região que até meados do século XIX possuía expressiva participação econômica no Estado de São Paulo, graças à produção agrícola voltada para o açúcar, em 1840, substituída pelo café, em 1850, e a sua localização estratégica no centro do Estado, facilitando o escoamento da produção para o Porto de Santos. Este escoamento se intensificou em 1867, após a chegada da São Paulo Railway Company (SPR), companhia ferroviária que interligava o porto até a cidade de Jundiaí, no interior do estado. Em 1891, os trilhos se estenderam por mais 50 km até Campinas, com a instalação das primeiras oficinas da Companhia

Paulista de Estradas de Ferro – CPEF (1892-1960). A ferrovia desempenhou importante papel de penetração no território, favorecendo os fazendeiros - acionistas da CPEF - e na expansão urbana, possibilitando a fixação de população trabalhadora em núcleos coloniais e vilas operárias, tanto no campo quanto na cidade (SILVA, 2018).

Hoje, este conjunto de cidades formam uma paisagem histórica da produção¹, ao agregar características históricas e morfológicas comuns ao território, interligadas por elementos articuladores, como os naturais (rios, vales e montanhas) ou os resultantes de intervenção antrópica (caminhos, rodovias e ferrovias) (SCHICCHI; FARAH, 2022). Segundo Simal (2010), é possível compreendê-la a partir de diferentes escalas e centralidades da região em estudo, da produção local, dos espaços produzidos para atendê-la, da identificação dos agentes e das relações sociais, territoriais e ambientais, aspectos permeados por conflitos e interesses, assim como por uma nova relação entre o rural e o urbano.

Em complemento, o termo Paisagem é muitas vezes empregado para agregar valor estético ao território e serve para a compreensão de nossa memória coletiva. Segundo John B. Jackson, nenhum grupo “se propone crear un paisaje, lo que se propone es crear una comunidad, y el paisaje, en cuanto a su manifestación visible, es sencillamente la consecuencia del trabajo y la vida de la gente” (NOGUÉ, 2010, pág.45).

Além disto, a introdução do conceito “referências culturais” pelo Iphan, para designar bens culturais de

1. A paisagem histórica de produção se constitui “por las conexiones significativas, físicas, funcionales, visuales y asociativas, de las tipologías y morfologías históricas” (Memorandum de Viena los Paisajes Históricos Urbanos, SIMAL, 2020, p.6)

valor imaterial associados aos bens materiais, foi um marco na discussão sobre a ampliação do conceito de patrimônio cultural no Brasil, a partir da década de 2000, pois possibilitou a identificação de diferentes sujeitos e práticas sociais, reconhecendo não apenas os valores histórico e artístico dos bens culturais, como também os sentidos e valores atribuídos a estes por suas comunidades (LONDRES, 2000; POULOT, 2019). Este conceito possibilitou a inclusão como objetos de interesse de preservação de vários remanescentes vinculados à ferrovia, que não se enquadravam nos critérios tradicionais para aplicação do tombamento.

Neste sentido, agrega-se para esta discussão o estudo comparativo com a gestão territorial e as políticas de preservação dos remanescentes ferroviários da região denominada Serra Norte de Sevilha, mais precisamente aqueles localizados em áreas naturais protegidas e onde estão sendo desenvolvidas atividades turístico-recreativas, como o trajeto da linha férrea ente as Estações de Cazalla e Constantina até o Cerro del Hierro.

Em meados do século XIX, a Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), financiada por iniciativas privadas, surge com o objetivo de conectar os centros produtores agrícolas, industriais e mineiros com os portos de Huelva e Cádiz, para exportação. Neste intuito, a expansão ferroviária se estende por todo o território Andaluz, ganhando destaque as vias voltadas para a exploração mineral, após a Guerra Civil. Com a unificação das redes ferroviárias à uma única empresa estatal em 1941, a

RENFE - Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, e com as políticas instituídas pelo Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento em 1962, paralisando obras e a construção de novas vias ferroviárias, muitas empresas abandonam suas atividades de exploração, incentivando o encerrando de todas as vias encontradas em desuso. (MARTÍN, 2007).

Porém, a indústria extrativistas destaca-se pela modificação antrópica da paisagem de Andaluzia, sendo o Cerro del Hierro um registro histórico desta intervenção. Atualmente a área classifica-se como Paisagem de Interesse Cultural pelo Instituto Andaluz do Património Histórico no Mapa Paisagístico da Andaluzia (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2005), e desde a criação do Parque Natural da Serra Norte de Sevilha intensificaram-se as ofertas de infraestruturas turísticas devido a iniciativa privada, com a criação de unidades hoteleiras, restaurantes típicos e comércio de produtos orgânicos, inclusive, propondo-se itinerários turístico-culturais em remanescentes ferroviários para usuários que buscam uma melhor qualidade de vida e lazer, através do cicloativismo e senderismo.

Desta forma, a pesquisa se delinea ao reconhecimento das atividades ofertadas nesta região que valorizam a paisagem, a preservação ambiental, a história e a identidade local, para que seja possível um estudo comparativo entre a Serra do Itaqueri e a Serra Norte de Sevilha, uma vez que a região estudada no Brasil ainda possui políticas turístico-culturais ainda em fase de implementação, também localizada em uma área suscetível à rápidas transformações.

REFERÊNCIAS

BRASIL, Mapa do turismo (2019-2021). Disponível em: <http://mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 11 out. 2021

NOGUÉ, Joan (ed.) (2010). Descubriendo el paisaje autóctono. John Brinckerhoff Jackson. Madrid: Biblioteca Nueva, 279 pp. Registros, 13(1), 186–190.

JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Economía Innovación y Ciencia. Plan de Desarrollo Sostenible Parque Natural Sierra Norte de Sevilla. Memoria Final de Seguimiento, 2004-2009. Sevilla, 2003. Disponível em: https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/documents/20151/1734647/1_PDS_SNORTE_2004_2009.pdf/cb4245c2-1fb1-a87d-fc87-fff21241dcb5?t=1512289134000 Acesso 27 mar.2022

JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Medio Ambiente. Consejería de Obras Públicas y Consejería de Transportes. Mapa de paisaje elaborado para el Atlas de Andalucía. Tomo II. 2005. Disponível em: <http://www.ideandalucia.es/catalogo/inspire/srv/api/records/784d2d21-c658-47b8-91ce-45837c5f2657> Acesso 27 mar.2022

LONDRES, Cecília. at. al (2000). Referências Culturais: Base Para Novas Políticas de Patrimônio. Brasil: IPHAN, Inventário Nacional de Referências Culturais, INRC 2000.

MARTÍN, Miguel García. Las vías férreas desmanteladas de Andalucía: Las vías verdes como alternativa de uso a los antiguos trazados del ferrocarril. 2007. 85f. Dissertação (Máster Oficial en Ordenación y Gestión del Desarrollo Territorial y Local. Universidad de Sevilla) - Departamento de Geografía Humana. Universidad de Sevilla, 2007.

PLAN de Ordenación del Territorio de Andalucía: Decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006/Consejería de Obras Públicas y Transportes.– RESEÑAS PATRIMONIALES. Sevilla:

Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007, 207 p. Disponível em: https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/pota_completo.pdf Acesso 27 mar.2022

POULOT, Dominique. 2009. Uma história do patrimônio no Ocidente. Séculos XVIII – XXI. Do monumento aos valores. Tradução João de Freitas Teixeira. São Paulo: Estação Liberdade.

SCHICCHI, M. C. S.; FARAH, A. P. 2022. Paisagens históricas da produção: cultura, patrimônio e suas projeções no território metropolitano de Campinas In: III Congresso Iberoamericano de História Urbana, 2022, Madrid. Actas III Congreso Iberoamericano de História Urbana. Madrid: Asociación Iberoamericana de Historia Urbana, p.1 – 20. Disponível em: https://eventos.ucm.es/_files/_event/_68253/_editorFiles/file/Mesa%2030%20-%20III%20AIHU.pdf

SILVA, Milene Meira. Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá e Complexo FEPASA: análise comparativa dos bens como recurso cultural ao turismo. Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Vol. 16 N° 2. 2018. P. 367-385.

SIMAL, Julian Sobrino (2010) Consejería de Educación, Cultura y Deporte. Estudio temático 05: Los paisajes históricos de la producción en Sevilla. In. Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla documentos de trabajo. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

AGRADECIMENTOS

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), por tornar possível esta pesquisa através de financiamento educacional no exterior - Doutorado SWE.

LAS CENTRALES TERMOELÉCTRICAS EN CONTEXTOS GEOGRÁFICOS DISTINTOS (FINALES DEL SIGLO XIX HASTA 1950)



Camilo Ramón Darías Rodríguez
Doctorando da Universidade de Évora.
Asociada a CIDEHUS. Graduado/a en
2014 de Arquitectura en La Habana,
Cuba. Erasmus Mundus Joint Master
Degree Técnicas, Patrimonio, Territorios
de la Industria (TPTI). Université Paris
1 Panthéon-Sorbonne, Francia. Univer-
sidade de Évora, Portugal. Università
degli Studi di Padova, Italia. Graduado/a
en 2021. Maestro en Conservación del
Patrimonio Arquitectónico. Universidad
Autónoma de Yucatan, México. Gradu-
ado/a en 2019. Atividade profissional
atual: Arquitecto

Las centrales eléctricas fueron elementos industriales de generación que marcaron las ciudades desde finales del siglo XIX. Su evolución tecnológica y el consiguiente aumento de la capacidad de producir electricidad contribuyeron al desarrollo de la industria y la sociedad. Este estudio aborda la influencia de los conocimientos técnicos y la transferencia de tecnología en la construcción de estas centrales en diferentes contextos geográficos, las características arquitectónicas y técnicas de estos edificios, la forma en que se implantaron en las ciudades y modificaron el espacio urbano. Al definir, como casos de estudio, ciudades situadas tanto en Europa como en Norteamérica, se pretende elaborar un estudio comparativo de estas

infraestructuras de producción de electricidad, desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, en contextos económicos y sociales muy diferentes. Este trabajo de investigación doctoral también pretende definir los valores patrimoniales de estas centrales y ser un modelo de referencia para el análisis de casos patrimoniales con valores históricos, tecnológicos, arquitectónicos y urbanísticos similares. Los ejemplos que se estudiarán se elegirán atendiendo principalmente a dos criterios: haber sido proyectados en el mismo periodo y ser ejemplos representativos de las ciudades elegidas.

Desde finales del siglo XIX y principios del XX, las centrales eléctricas han sido un elemento clave en el desarrollo de la tecnología y la innovación en la generación de electricidad. La construcción de estas centrales ha propiciado la transferencia de conocimientos y técnicas entre países y continentes, permitiendo el desarrollo de nuevas formas de generación de energía, además de tener un impacto

significativo en el entorno construido. La arquitectura y el diseño de las centrales eléctricas reflejan la evolución de la tecnología de generación de energía y la influencia de diferentes estilos arquitectónicos y culturas en su concepción constructiva. Este período representa una época clave en el desarrollo de la industria eléctrica y permite analizar la relación entre la tecnología eléctrica y la arquitectura industrial, además de proporcionar valiosa información sobre la historia de la electrificación y el desarrollo de la tecnología eléctrica, ayudando a comprender cómo ha evolucionado nuestra relación con la energía y la tecnología a lo largo del tiempo.

En el ámbito de este trabajo, se realizó una primera búsqueda de centrales termoeléctricas con características, tecnologías y ubicaciones en la ciudad similares, que pudieran servir de referencia, cumpliendo con los requisitos de comparación analizados. Con base en la primera etapa de investigación, se pudo constatar que el caso de estudio de la central termoeléctrica de Tallapiedra, en Cuba, era un buen ejemplo para ser analizado y representaba bien a América Latina. La central termoeléctrica de Tallapiedra fue creada en Cuba por una empresa norteamericana, que no sólo tenía ejemplos de este tipo en Estados Unidos, sino que también era un prototipo específico para esa región. Por lo tanto, la primera región de estudio se basará en América del Norte, específicamente en Estados Unidos, incluyendo a Cuba, donde existen varios edificios con similitud tanto funcional como estética, aunque no sean de gran escala monumental como la central cubana. En esta primera región se seleccionarán casos

específicos para su posterior estudio. Algunos casos han sido intervenidos, otros se encuentran en un estado de deterioro similar al de la mencionada central, por lo que son de gran interés y nos permitirán relacionar y llegar a conclusiones en los estudios que se presentarán a continuación.

En el caso de la localización y cuantificación, se escogieron un total de 23 ejemplos, 3 ejemplos en Cuba y 20 ejemplos en Estados Unidos que fueron analizados como posibles casos.

Id	Nombre	Dirección	Estado	País
1	Termoeléctrica de 11 y 26	Calle 26 esq. 11, Vedado.	La Habana	Cuba
2	Termoeléctrica de Blanco y Colón	Calle Colón esq. Blanco, CP. Colón.	La Habana	Cuba
3	Termoeléctrica de Tallapiedra	Avenida del Puerto. e/ Águila y Alambique, CP. Jesus María.	La Habana	Cuba
4	Crawford Generating Station	S Pulaski Rd, South Lawndale, West Side District.	Illinois	E.U.
5	North Western Railway Power House	Clinton St. and Milwaukee Ave., Fulton River District.	Illinois	E.U.
6	Sears Power House	S. Homan Ave. Homan Square.	Illinois	E.U.
7	Union Station Power House	301 W. Taylor Street	Illinois	E.U.
8	Market St. Power Plant	Market St. and S. Petre St., Lower Garden District	Luisiana	E.U.
9	Pratt St. Power Plant	Pratt St. and Pier St., Inner Harbor.	Maryland	E.U.
10	Southeast Steam Plant	12-20 6th Ave., Souteast	Minnesota	E.U.
11	Ashley St. Power House	Lewis St. and Biddle St. Columbus Square.	Missouri	E.U.

12	Cahokia Power Plant	Monsanto Ave. and Riverview Ave., Sauget.	Missouri	E.U.
13	Hudson & Manhattan Railroad Powerhouse	Greene St. and Bay St., Exchange Place North	New Jersey	E.U.
14	59th St. Power Station	59th St. and 12th St., Hell's Kitchen.	New York	E.U.
15	74th St. Power Station	74th St. and FDR Drive, Lenox Hill	New York	E.U.
16	Glenwood Power Plant (Yonkers)	East bank of the Hudson River, near Trevo Park.	New York	E.U.
17	Toledo Edison Steam Plant	Madison Ave. and Water St.	Ohio	E.U.
18	Richmond Generating Station	Delaware Ave. and Lewis St., Fishtown.	Pennsylvania	E.U.
19	Manchester St. Power Plant	Eddy St. and Globe St., Jewelry District.	Rhode Island	E.U.
20	Fort Worth Power Plant	Main St. and west Fork Trinity River.	Texas	E.U.
21	Mission Road Power Plant	Mission Rd. and Yellowstone St., King William.	Texas	E.U.
22	Onieda St. Power Plant	Milwaukee River and Wells St.	Wisconsin	E.U.
23	L Street Power Station	1st St. And Summer St., South Boston.	Massachusetts	E.U.

DESARROLLO DEL PROGRAMA DE TRABAJO

En cuanto a las variables analizadas, se dividieron en 5 partes. La primera parte consiste en los datos generales, donde se consideran el nombre, las coordenadas, la dirección del inmueble, la localidad, el estado y el país. Esta variable se relaciona principalmente con la ubicación geográfica. El segundo aspecto de las variables es la sección de “Datos históricos y

patrimoniales”, donde se registra el año de construcción, el año en que se construyó, el arquitecto responsable del proyecto, la empresa fundadora, el año de finalización o desactivación (que es la fecha en que el edificio dejó de funcionar), los tipos de intervenciones realizadas (si las hubo), el año de la intervención, si hubo un cambio de uso y, en caso afirmativo, el uso actual y, por último, el estado de conservación. Estas variables hablan específicamente de la construcción de estas centrales, que son de gran tamaño y difieren de las construcciones tradicionales. Incluso en los nuevos usos, es posible observar los diversos cambios funcionales, gracias a la estructura y delimitación de los espacios internos. A continuación, tenemos la sección “urbana”, donde se consideran aspectos generales de la ubicación del edificio y su relación con el entorno, lo cual es crucial para determinar los posibles usos que pueda tener en el futuro. Aquí se analizan el carácter del emplazamiento, la movilidad o infraestructuras, los recursos hídricos disponibles así como cuestiones desde el punto de vista de conexión de su infraestructura con su paisaje asociado, en este caso, la propia ciudad y los elementos (industriales o no) circundantes. En la categoría de los “datos arquitectónicos” se hace un análisis centrado en el rubro espacial y compositivo del propio inmueble: las dimensiones del edificio (largo x ancho en metros) y la superficie total en metros cuadrados, la altura, el estilo de construcción, el sistema constructivo que incluye muros, pilares, vigas, forjado intermedio, cubierta, carpintería y acabados. Por último, pero no menos importante, tenemos los “datos técnicos”, donde

se consideran factores específicos de las centrales termoeléctricas, siendo indispensables en la evaluación de futuras funciones y características añadidas o por añadir a las nuevas intervenciones. Aquí se analizan elementos de corte ingenieril y de flujo industrial, para entender los procesos de generación de la energía: la cantidad de calderas, turbinas, chimeneas y capacidad de generación.

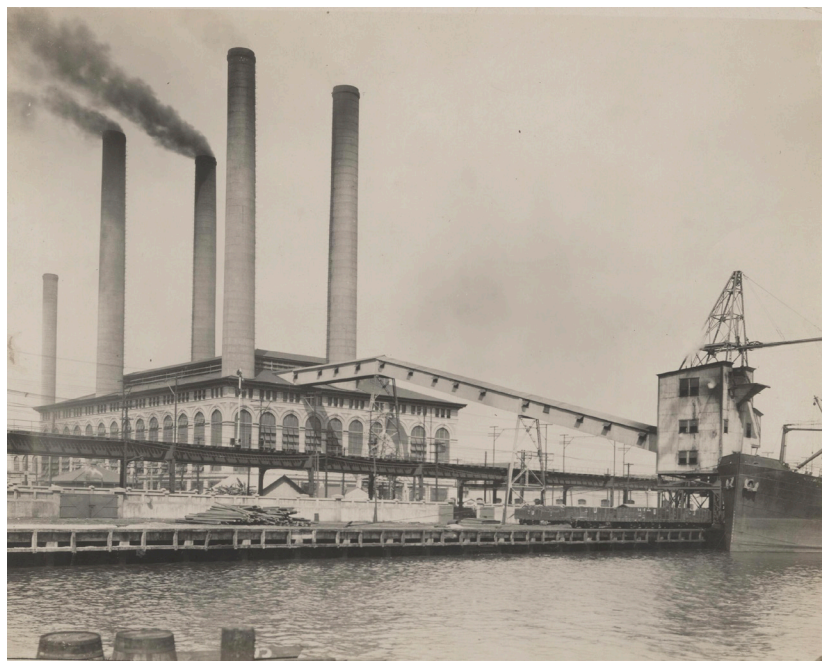
Del análisis se obtuvieron resultados interesantes. En cuanto al año de construcción y puesta en marcha, la mayoría se produjo a principios del siglo XX o a finales del XIX, y tardaron entre 1 y 2 años en empezar a generar electricidad una vez finalizadas las centrales. En cuanto a las empresas fundadoras, 2 fueron fundadas por Havana Electric Railway and Company, 1 por la Compañía de Electricidad de Cuba, 3 por la Commonwealth Edison Company, 1 por la Chicago Union Station Company, 1 por la New Orleans Railway and Light Company, 1 por la United Railways and Electric Company, 1 por la Twin City Rapid Transit Company Twin City Rapid Transit Company, y 2 por la Union Electric Company. La mayoría de las centrales dejaron de funcionar en el siglo XXI o a finales del XX y han sufrido alguna intervención, como ampliación, cambio tecnológico, reutilización o restauración. En cuanto a los usos actuales, tenemos: centros culturales, museos, almacenes, oficinas/comercial, escuelas, centros multifuncionales, servicios marítimos o ningún uso. Se puede observar la diversidad de usos encontrados. En cuanto al estado de conservación, 4 se encuentran en mal estado, 10 son regulares y sólo los restantes están

en buen estado. La mayoría están situadas junto a ríos, mientras que las demás se encuentran junto a mares o bahías. Un total de 15 están situadas junto a ríos, lo que se debe a que el proceso de generación de electricidad requiere agua dulce.

La mayoría de las centrales tienen una superficie de más de 1.000 metros cuadrados y son de estilo ecléctico o renacentista. En cuanto a características técnicas, la mayoría tienen hasta 4 calderas y turbinas, hasta 4 chimeneas y una con 8 chimeneas, y en cuanto a capacidad de generación, hasta 750 MW.

Del grupo de 23 termoeléctricas representativas del continente americano, se seleccionaron 3 ejemplares interesantes:

La Central Termoeléctrica de Tallapiedra en La Habana, fue una de las mejores y más equipadas centrales eléctricas de América Latina en su época. Construida en estilo renacentista italiano, abasteció de electricidad a toda la ciudad, incluyendo los coches eléctricos. Aunque está degradada, aún se puede apreciar su grandiosidad y su icónica chimenea. Destaca por su importancia histórica y su carácter como monumento en declive. (Inclán Castañeda et al., 2017) La Crawford Generating Station en Chicago fue la central generadora de

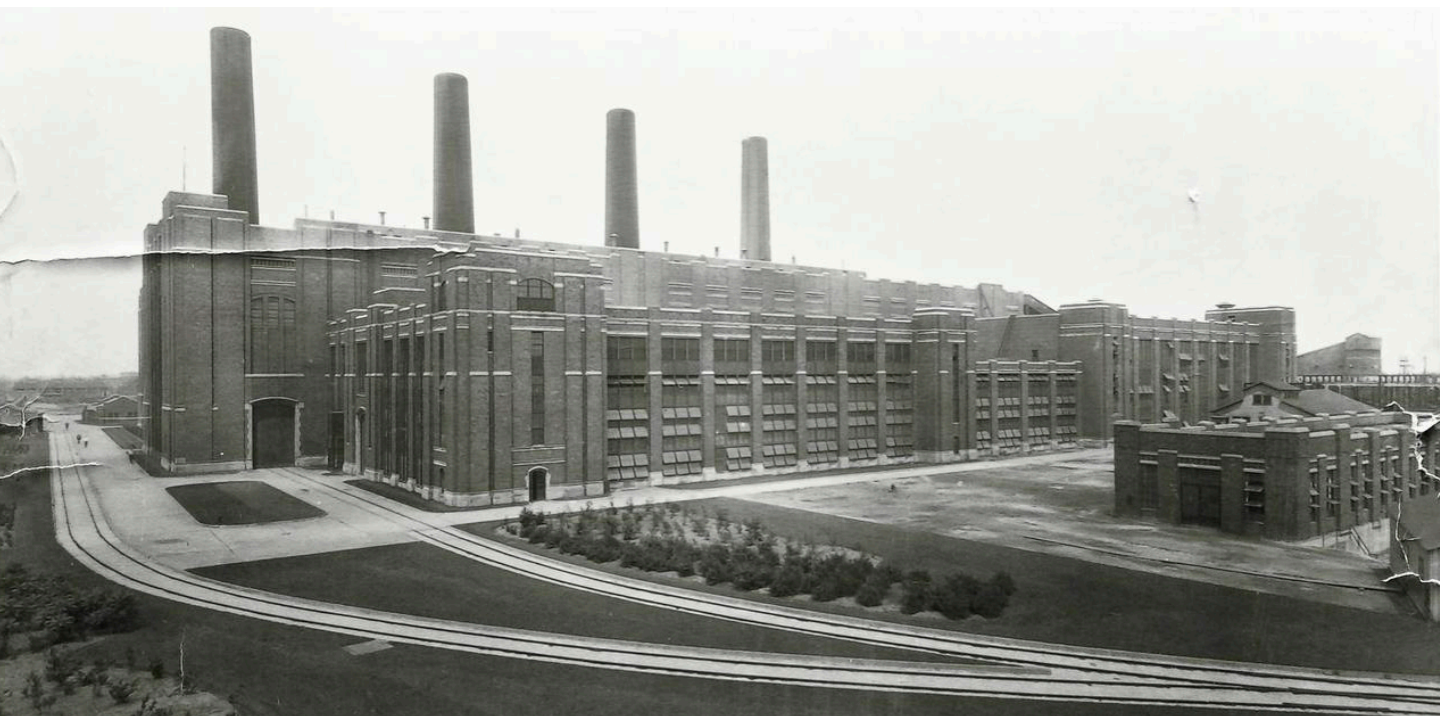


Fotografía extraída de la Antigua Bóveda de la Compañía de Electricidad de La Habana por el autor. 2013

energía más grande de la ciudad en la década de 1920. Operó con carbón hasta su cierre debido a cuestiones ambientales y luego se reurbanizó como un complejo logístico y económico. Este ejemplo resalta la reconversión de una antigua central en un nuevo desarrollo urbano, adaptándose a las necesidades actuales. (Preservation Chicago, 2019).

La Richmond Generating Station en Filadelfia es una monumental central eléctrica construida en estilo Beaux-Arts. Es un destacado recurso histórico y arquitectónico en la ciudad. La propiedad incluye la estación principal de energía y estructuras auxiliares. Destaca por su diseño industrial y su valor como patrimonio arquitectónico. (United States Department of the Interior, 2021).

The Crawford Station in 1925. — Fuente:
Midwest Generation. [http://galleries.
apps.chicagotribune.com/chi-20120902-
fisk-crawford-close-pictures/#chi-fisk-
historiccrawfrd20120831152043](http://galleries.apps.chicagotribune.com/chi-20120902-fisk-crawford-close-pictures/#chi-fisk-historiccrawfrd20120831152043)





La Crawford Generating Station en Chicago, la Richmond Generating Station en Filadelfia y la Central Termoeléctrica de Tallapiedra en La Habana son tres centrales eléctricas destacadas que han sido seleccionadas como importantes para este trabajo por las siguientes razones:

Tamaño y relevancia histórica: Ambas centrales fueron construidas en la misma época, entre 1924 y 1925, y se convirtieron en importantes proveedores de energía en sus respectivas ciudades. La Crawford Generating Station fue la central generadora de energía más grande de las cinco que abastecían a Chicago en la década de 1920, lo que destaca su tamaño y capacidad de suministro eléctrico. Por su parte, la Richmond Generating Station en Filadelfia también tuvo un papel significativo como una monumental central eléctrica en la margen oeste del río Delaware.

Richmond Power Generating Station. Alzado sureste mirando al río Delaware desde el viaducto ferroviario. Fuente: PECO, 1930s

Arquitectura industrial destacada: Ambas centrales eléctricas presentan un valor arquitectónico notable. La Richmond Generating Station se construyó en estilo Beaux-Arts, que es un estilo arquitectónico destacado por su elegancia y ornamentos. Por otro lado, la Crawford Generating Station exhibe una arquitectura industrial imponente y funcional, que refleja la estética de las instalaciones de energía de la época. Por otro lado, la Central Termoeléctrica de Tallapiedra en La Habana se construyó en estilo renacentista italiano, lo que le confiere una apariencia más grandiosa y monumental.

Importancia como recursos históricos y culturales: Tanto la Crawford Generating Station como la Richmond Generating Station son consideradas importantes recursos históricos y culturales en sus respectivas ciudades. Estas centrales eléctricas representan un testimonio tangible del desarrollo y la importancia de la generación de energía en el pasado. Han sido reconocidas por su valor arquitectónico y se consideran elementos distintivos de la identidad urbana de Chicago y Filadelfia. Por su parte, la Central Termoeléctrica de Tallapiedra también ha sido significativa en La Habana y en la región de América Latina, siendo una de las mejores y más equipadas centrales eléctricas de su época.

Transformación y adaptación: A pesar de que ambas centrales cesaron su funcionamiento como plantas generadoras de energía, han experimentado transformaciones significativas. La Crawford Generating Station cerró en 2012 debido a

preocupaciones ambientales y luego fue adquirida y reurbanizada para convertirse en el Exchange55, un complejo logístico y económico en la actualidad. Por su parte, la Richmond Generating Station se ha conservado como un recurso histórico y arquitectónico importante, aunque se han explorado diferentes propuestas para su reutilización en el futuro. En el caso de la Central Termoeléctrica de Tallapiedra, a pesar de su estado de degradación, todavía se puede apreciar su grandiosidad y se considera un monumento en declive, aunque se han planteado propuestas para su conservación y recuperación.

Estos ejemplos muestran la diversidad en términos de importancia histórica, adaptación a nuevos usos, arquitectura y transformaciones en cada central eléctrica. Cada una tiene sus propias características distintivas y ejemplifica diferentes aspectos de la evolución de estas estructuras a lo largo del tiempo y en diferentes contextos geográficos. Estas tres centrales eléctricas destacan por su arquitectura, importancia regional, estado de conservación y significado histórico y cultural. Cada una tiene sus propias características distintivas y contribuye al patrimonio industrial y arquitectónico de sus respectivas ciudades.

CONCLUSIONES

Este estudio comparativo ha proporcionado una visión amplia y enriquecedora sobre diversos aspectos relacionados con estas infraestructuras clave en el

suministro de energía. A continuación, ampliaremos cada una de las conclusiones obtenidas.

En primer lugar, la diversidad arquitectónica observada en estas centrales termoeléctricas refleja la riqueza cultural y estilística de las diferentes regiones del continente. Cada una de ellas presenta características arquitectónicas únicas, desde las estructuras industriales funcionales y de líneas simples hasta las construcciones monumentales con detalles ornamentales. Esta diversidad arquitectónica es un testimonio de las influencias históricas, las corrientes estéticas y las preferencias locales que se manifestaron en la construcción de estas centrales a lo largo del tiempo.

En cuanto al desarrollo tecnológico, el estudio comparativo revela la evolución constante de las técnicas y tecnologías utilizadas en la generación de energía eléctrica. Desde las primeras centrales termoeléctricas hasta las más modernas, se aprecia un avance significativo en términos de eficiencia, capacidad de generación y adaptación a los avances científicos y tecnológicos. Estas mejoras han sido fundamentales para satisfacer la creciente demanda de energía de las sociedades y contribuir al desarrollo industrial y económico de las regiones en las que se encuentran estas centrales.

En relación con el impacto regional, se destaca el papel crucial que desempeñan las centrales termoeléctricas en el desarrollo socioeconómico de las áreas circundantes. Estas infraestructuras se convierten en motores de crecimiento al suministrar energía eléctrica confiable a las comunidades y respaldar el

funcionamiento de diversas industrias y actividades económicas. Además, la disponibilidad de energía eléctrica promueve la modernización de las ciudades y mejora la calidad de vida de los habitantes al permitir el acceso a servicios básicos, impulsar la productividad y facilitar el desarrollo de nuevas tecnologías.

Por último, la valoración patrimonial e histórica de estas centrales termoeléctricas destaca su importancia como parte del legado industrial y cultural de América. Estas estructuras representan hitos en la historia de la generación de energía eléctrica, testimoniando los avances tecnológicos, los logros industriales y los cambios sociales a lo largo del tiempo. Preservar y conservar estas centrales es esencial para salvaguardar la memoria colectiva de la región, promover el turismo cultural y fomentar la apreciación de la historia y el patrimonio industrial de cada lugar.

REFERENCIAS

Altshuler, J. & González, M. (1997). Una luz que llegó para quedarse: Comienzos del alumbrado eléctrico y su introducción en Cuba. Científico-Técnica.

Capel, H., Zaar, H., & Vasconcelos, J. (Eds.). (2017). La electrificación y el territorio, historia y futuro. Universitat de Barcelona. Central Electric Light and Power Station and Street and Electric Railways (1915), Summary of Electrical Industries 1912. Archivo Nacional de Cuba, Colección Legislativa. 173-99.

Du Boff, R. B. (1967). The introduction of electric power in American manufacturing. *The Economic History Review*, 20 (3), 509-518. Edición extraordinaria dedicada a la Compañía de Gas y Electricidad (1911). *El Financiero*, 2 (16).

Hering, C. (1891). Electrical practice in Europe as seen by an American - IV. *Electrical World*, 18, 126-127.

Hughes, T. P. (1983). *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*. Johns Hopkins University Press.

Inclán Castañeda, O. (coord.), Castillo, C., Guerrero, I., Darias, C., Leal, E. (Apresentação), Collazo, G. (Introdução). (2017). *Termoeléctrica de Tallapiedra. La actualidad de un pasado en la Bahía de La Habana*. CICEES.

Katz, B. M. (2020). *The Power of Design: A Journey Through the Electrical Age*. MIT Press.

Louden, R. B. (1994). *Power Stations and the Landscape*. Routledge. Mattone, M. & Vigliocco, E. (Coords.) (2016). *Patrimonio y paisajes eléctricos*. CICEES.

Miranda Conde, R. M., Mursulí Carmona, R. A., & García Meneses, Y. (2014). *La introducción y evolución de la energía eléctrica en*

Cuba hasta el 1959. *InfoCiencia*, 18 (4), 1-9.

Morrow, L. W. W. W. (1922). The father of the central-station industry. *Electrical World*, 80 (11), 529-530.

Morton Jr, D. L. (1995). *Electricity Comes to Cocoa Bottom*. University of Illinois Press.

Nye, D. E. (2012). *Electric City: A Cultural History of New York City*. Reaktion Books.

Pavia, R. (1998). *Paesaggi elettrici. Territori, architetture, cultura*. Marsilio.

Platt, H. (1991). *The Electric City: Energy and the Growth of the Chicago Area, 1880-1930*. University of Chicago Press.

Preservation Chicago. (2019). *Crawford Power Station*. In *Preservation Chicago's 2019 Chicago 7 Most Endangered Booklet*. Obtido de [URL <https://www.preservationchicago.org/crawford-power-station/>]

United States Department of the Interior. (2021). *National Park Service / National Register of Historic Places Registration Form: NPS Form 10-900 OMB No. 1024-0018*. Richmond Station, Philadelphia County, PA.

Wunsch, A. V. (2016). *Palazzos of Power: Central Stations of the Philadelphia Electric Company, 1900-1930*. Chronicle Books.

Zardoya, M. V., Álvarez, A. M. (2009). Y la industria ya no quiso ser palacio. *Arquitectura y Urbanismo*, 30 (2-3), 64-69.

AGRADECIMENTOS

À UNIVERSIDADE DE ÉVORA
À ANA CARDOSO DE MATOS
Ao JULIÁN SOBRINO SIMAL
Ao ENRIQUE LARIVE

UMA INVESTIGAÇÃO SOBRE O PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO DISTINTOS EM CIDADES PORTUÁRIAS DA PENÍNSULA IBÉRICA



Fernanda de Lima Lourencetti

Investigadora do CIDEHUS da Universidade de Évora. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Doutorada em História pela Universidade de Évora.. Prestadora de Serviços de Arquitetura na Câmara Municipal de Évora. Atua com os temas: património industrial; urbanismo; arquitetura; infraestrutura ferroviária; infraestrutura portuária.

A investigação aqui apresentada, desenvolvida no âmbito do doutoramento de história na Universidade de Évora e inserida no Programa Doutoral HERITAS – Estudos de Património, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, abordou a valorização do património ferroviário através do desenvolvimento de estudos históricos sobre as relações estabelecidas entre as zonas portuárias, a implantação do caminho de ferro e o desenvolvimento urbano em cidades localizadas no litoral ibérico e ligadas com o oceano Atlântico. Assim, dentro do que o geógrafo irlandês O’Flanagan (2008) definiu como Ibéria Atlântica e a União Europeia como Arco Atlântico (Condesso, 2010), a investigação foi focada na análise de cidades

específicas, nomeadamente Lisboa, Setúbal e Porto em Portugal, Sevilha, Cádiz e Vigo em Espanha.

Desta forma, a tese desenvolvida é um contributo para a compreensão do ordenamento territorial e a valorização cultural das infraestruturas e equipamentos ligados com o caminho de ferro e o porto. As investigações “histórico-espaciais” como a elaborada se apresentam também como um incentivo para o desenvolvimento das “boas práticas” no campo da reabilitação urbana. Os estudos históricos, arquitetónicos, urbanos e os estudos sobre o património material e imaterial, apresentam potencial para serem utilizados na compreensão das “imagens”, ou perspetivas e modos de interpretação do espaço urbano, que muitas vezes foram determinadas por razões culturais, políticas ou outras.

Sendo infraestruturas de grande porte, a criação de um porto ou a implantação do caminho de ferro marcaram de forma significativa as cidades, determinando a sua organização espacial e ocupando a paisagem urbana de forma visível. A

posterior deslocação espacial ou desativação destas infraestruturas deixou também a sua marca em muitas urbes. Estas marcas são um legado que deve ser evidenciado para que possa ser utilizado na elaboração de projetos urbanos com um possível potencial para revalorizar esses espaços considerando o seu valor cultural.

Como aponta o urbanista Han Meyer (1999), por volta da década de 1980 a função de “centro cultural” da cidade passou a ser de suma importância nos projetos de reabilitação urbana. Estes centros procuram ressaltar a “cultura identitária” de cada cidade, criando uma característica própria e identificável principalmente através de estudos comparativos. O Conselho Europeu ressalta no Programa Europa 2030 a importância da academia e das comunidades epistémicas no fornecimento de recomendações relevantes para o desenvolvimento das políticas públicas (Conselho da União Europeia, 2019). O Conselho lembra que as políticas e medidas culturais devem ser sistematicamente aplicadas para complementar as medidas utilizadas no alcance da sustentabilidade, a fim de melhorar a eficiência das estratégias de desenvolvimento sustentável tanto a nível nacional como a nível Europeu.

Nas últimas décadas, os estudos que abordam a comparação e a sistematização de diferentes formas de gestão do património industrial ibérico conheceram um desenvolvimento importante.

Como afirma o historiador Karl Schlögel (2007, p.268), comparar aguça e treina o olhar, podendo

conduzir o observador a um grau mais elevado de atenção e a rastrear contextos e esclarecer pontos de interdependência.

Assim, os estudos comparativos foram desenvolvidos com a aplicação de uma metodologia que consistiu na revisão, atualização e análise das fontes e bibliografias consultadas relativas às cidades selecionadas. Tratou-se de um estudo “histórico-espacial” elaborado através do emparelhamento dos casos de estudo dois a dois, sendo a comparação elaborada em pares de acordo com os critérios geográficos e demográficos das cidades, com a identificação das semelhanças e diferenças existentes na articulação do caminho de ferro e das zonas portuárias de cada par. Foram comparadas primeiramente as cidades de Lisboa e Sevilha, seguindo-se os casos de Setúbal e Cádiz, finalizando-se a análise com os casos do Porto e Vigo. Assim, tratando-se de um tema interdisciplinar, a investigação integrou a abordagem de vários pontos de vista – da arquitetura, do urbanismo, do património, da história e da geografia - para propor a montagem de uma plataforma onde se registem as transformações territoriais que se verificaram ao longo dos anos nas cidades selecionadas para estudo e se valorize o património ferroviário das mesmas.

O PERCURSO DA INVESTIGAÇÃO

A relação existente entre o caminho de ferro, o porto e o desenvolvimento económico da Península

Ibérica já vem sendo discutida desde meados do século XX. No entanto, na área do urbanismo, esta relação é frequentemente referida sem que seja mais elaborada a sua interpretação. Assim, para ampliar este conhecimento, foi considerado importante resgatar num primeiro momento algumas teorias urbanas elaboradas entre os séculos XIX e XX. Isto para entender como ao longo do tempo os urbanistas, geógrafos e outros profissionais foram analisando a questão dos portos no contexto urbano e a sua relação com o caminho de ferro.

Ao longo da investigação, foi considerado como estação de caminho de ferro todo o complexo ferroviário situado num determinado ponto geográfico destinado ao embarque/desembarque de mercadorias e/ou passageiros. Portanto, foram analisados o traçado dos carris e diferentes tipologias de edifícios que se enquadram no conceito de património ferroviário. A bibliografia e as fontes utilizadas foram escolhidas com o objetivo de alargar as análises que vêm sendo desenvolvidas sobre a relação ferrovia-cidade, mas tendo como foco as cidades portuárias.

Foram recolhidos livros e artigos sobre as redes ferroviárias portuguesa e espanhola em diferentes âmbitos (económico, empresarial, histórico, arquitetónico, valorização do património, etc.), este conhecimento da bibliografia permitiu a divisão da investigação em cinco diferentes subtemas - história, urbanismo, cidades portuárias, caminho de ferro e património. A partir desta divisão, foi feita uma recolha de estudos sobre o impacto espacial do caminho de

ferro nas cidades, que conduziram a investigação tanto para a análise dos principais planos urbanos desenvolvidos nos séculos XIX e XX, como para a recolha de material bibliográfico e fontes primárias específicas sobre a Península Ibérica e os casos de estudo.

As primeiras bibliografias encontradas abordavam temas e problemáticas que se mostraram análogos aos da investigação. No entanto, não foi encontrada nenhuma obra que abordasse de forma direta o papel da zona portuária na implantação da infraestrutura ferroviária no traçado urbano. Nesta recolha, ficou evidente a existência de um maior número de obras espanholas que mencionam o impacto do caminho de ferro e do porto nas cidades, quando comparado com o número de autores portugueses, os quais desenvolveram trabalhos maioritariamente no âmbito das relações económicas existentes entre estes dois meios de transporte.

A primeira parte da investigação permitiu estabelecer algumas relações entre a história geral das redes ferroviárias e portuárias da Península Ibérica e a valorização do conhecimento sobre a influência espacial destas infraestruturas dentro da dinâmica urbana das suas respetivas cidades. Devido ao grande número de estudos desenvolvidos no campo da história ferroviária, existiu um grande esforço para sintetizar e selecionar as informações dentro da bibliografia recolhida. Foi com base em trabalhos de investigação, artigos e comunicações sobre o tema, que a historiografia urbana decorrente do período da instalação do sistema

ferroviário de cada cidade portuária foi delineada. Como a investigação pretendia ilustrar a complexidade da gestão urbanística, das políticas aplicadas no processo da coexistência do caminho de ferro, do porto, da cidade e da compreensão da evolução morfológica das urbes, na procura de fontes primárias foram privilegiados os arquivos municipais, distritais e portuários. Esta decisão gerou a necessidade de dar continuidade à investigação em arquivos de cidades que não foram selecionadas para estudo, mas que, devido ao seu posicionamento hierárquico na rede urbana, têm documentações relacionadas com o desenvolvimento tanto urbanístico como do caminho de ferro de alguns dos casos de estudo selecionados.

Nestes arquivos foram encontradas fontes primárias diversas, como cartografias, projetos arquitetónicos, cartas, informes, expedientes e fotografias das estações e dos portos em estudo, que auxiliaram na reconstrução “histórico-espacial”. Em alguns destes arquivos foram encontrados artigos de imprensa dos séculos XIX e XX, os quais auxiliaram na compreensão do desenrolar das discussões sobre a implantação do caminho de ferro nas cidades ao longo dos anos. Revelaram-se de grande valor as cartografias, os projetos e as fotografias que permitiram uma melhor visualização do processo de transformação espacial nas zonas envolventes do caminho de ferro e do porto.

Como afirma Schlögel (2007, p.29), as cidades não são textos. Para as ler é preciso vivenciar e observar as relações espaciais que nelas existem. Por tanto, no decorrer da investigação, foram feitos trabalhos de

campo nas cidades sob estudo, os quais viabilizaram a leitura in loco da organização espacial e arquitetônica do patrimônio ferroviário das cidades e a montagem de um acervo fotográfico que regista a situação mais atual dos elementos sob estudo. Desta forma, tendo visitado pessoalmente todas as estações, foram feitas fotografias e análises capazes de ilustrar também as condições espaciais nas quais os elementos em estudo estão inseridos atualmente.

Após a contextualização das cidades em estudo e da implantação do caminho de ferro no processo de expansão da rede urbana ibérica, foi feita uma contextualização da importância das cidades portuárias nesta rede, com a introdução das generalidades encontradas em estudos urbanos das cidades portuárias portuguesas e espanholas. Por sua vez, esta análise foi seguida por um breve levantamento do valor cultural do caminho de ferro e das zonas portuárias na Península Ibérica, que deu suporte à última análise comparativa, apoiada na situação atual dos casos de estudo.

Os estudos comparativos deram a possibilidade de serem selecionados o material teórico e iconográfico para a montagem do esboço de uma plataforma Open Access. Foram selecionadas imagens aéreas, cartografias e fotografias de diferentes épocas, as quais se mostraram importantes ao longo do estudo comparativo, para a sua inserção num Sistema de Informação Geográfico. Os dados a serem disponibilizados na plataforma proposta estão relacionados com a história da ligação do caminho de ferro com as áreas portuárias de cada cidade

selecionada para estudo e com as práticas de gestão e valorização dos remanescentes ferroviários e portuários. A importância desta plataforma é apoiada na necessidade de identificar “boas práticas” nas áreas do urbanismo e da preservação do património ferroviário das cidades portuárias ibéricas.

CONCLUSÃO

Em virtude da abordagem histórica comparativa utilizada, constatou-se que os portos tiveram um papel determinante na configuração da rede ferroviária ibérica, influenciando também o processo de expansão das redes urbanas de Portugal e Espanha. Percebeu-se que o início da relação destas duas infraestruturas ocorreu antes da construção das infraestruturas ferroviárias, estando patente a preocupação com o melhoramento dos serviços portuários. Identificou-se que, a maioria das teorias urbanas elaboradas a partir da segunda metade do século XIX foram inserindo a infraestrutura ferroviária nos planos urbanos, mas não fazem menção às zonas portuárias. Foi a partir da segunda metade do século XX, juntamente com a preocupação dos efeitos urbanos no deslocamento e na modernização dos portos, que as reflexões sobre a interface porto-cidade foram alargadas.

No entanto, percebeu-se que, a partir do final do século XIX, a ligação entre o caminho de ferro e o porto fez parte de planos parciais de melhoramento urbano. Concluiu-se que nas primeiras décadas do

século XX, os acordos pontuais, em muitos casos, não consideraram o seu impacto nas cidades como um todo, mesmo tendo a ligação entre estas infraestruturas ocasionado transformações urbanas, nomeadamente a destruição de edifícios preexistentes, a criação de bairros extramuros e a construção de grandes avenidas.

Ao identificar o valor patrimonial do caminho de ferro nas cidades portuárias, percebeu-se que este vem sendo inserido no conceito do património portuário, existindo alguns remanescentes ferroviários nas zonas portuárias requalificadas. Em síntese, no estudo comparativo identificou-se algumas particulares na evolução das cidades espanholas e portuguesas, quando analisada a modernização dos espaços ferroviários e portuários, mas nos momentos de reorganização territorial das zonas portuárias é frequente o estabelecimento de condições que permitam a formação e a permanência de um transporte intermodal de mercadorias com a integração do comboio e da navegação.

No contexto da revitalização urbana, percebeu-se que ambos os países desenvolveram planos com o objetivo de melhorarem as áreas que envolvem tanto o caminho de ferro como o porto. No entanto, concluiu-se que estes planos não costumam dar a mesma importância à preservação do património ferroviário e do património portuário concomitantemente. Em linhas gerais, o caminho de ferro, apesar de estar a ser inserido nas discussões sobre a preservação da paisagem portuária, ainda é considerado em termos patrimoniais como um conjunto industrial independente, sem fazer

referência às suas ligações com o porto. Diante disso, a plataforma Open Access mostrou ter grande potencial para preservar e valorizar a história das áreas ocupadas pela ligação porto-ferroviária.

Assim, a investigação comparativa desenvolvida apresenta uma revisão bibliográfica e documental importante para ampliar a compreensão das relações espaciais entre o caminho de ferro e o porto em cidades da Península Ibérica. Além de complementar uma área de estudo em desenvolvimento com materiais inéditos, ainda deixou aberta a possibilidade de serem desenvolvidas investigações semelhantes com outros casos de estudo que possam enriquecer a historiografia da ligação porto-ferrovia e auxiliar na elaboração de planos de preservação e revitalização urbana ligados com os espaços que no passado foram ocupados pelo porto e pelo caminho de ferro.

REFERÊNCIAS

CONDESSO, Fernando. Desarrollo y cohesión en la Península Ibérica. El problema de la ordenación territorial. Barcelona: Erasmus Ediciones, 2010.

MEYER, Han. City and Port: The Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam. Roterdão: International Books, 1999.

O'FLANAGAN, Patrick. Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900. Inglaterra: Ashgate Publishing Limited, 2008.

SCHLÖGEL, Karl. En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica. Espanha: Siruela, 2007.

SOBRINO SIMAL, Julián. Revisión crítica de las estrategias para el Patrimonio Industrial en este nuevo siglo. In: BUENAS PRÁCTICAS EN PATRIMONIO INDUSTRIAL. EL CASO DE ANDALUCÍA, II Encuentro de Asociaciones dedicadas a la protección del patrimonio cultural. Sevilla: Grupo de Investigación S.O.S. Patrimonio (HUM-673) de la Universidad de Sevilla e Asociación “La Base Natural y Cultural de Rota”, 2014, 09-16.

AGRADECIMENTOS

Ao CIDEHUS – Universidade de Évora

À Fundação para a Ciência e a Tecnologia (UIDB/00057/2021)

- HERITAS PhD Program – Heritage Studies [Ref.^a: PD/BD/150431/2019].

À Prof. Ana Cardoso de Matos (CIDEHUS - Universidade de Évora),

Ao Eduardo Duarte (CIEBA – Faculdade de Belas Artes de Lisboa) e ao João Soares (CHAIA – Universidade de Évora)

A todos aqueles que fizeram parte do desenvolvimento da minha tese, direta ou indiretamente, os meus agradecimentos.

